ANNO VII - N. 32

6 AGOSTO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, agosto 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE *n.* 742 *del* 23 *luglio* 1914 *concernente disposizioni per il personale delle ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Per gli agenti iscritti al Fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato esonerati dal servizio con decorrenza posteriore al 30 giugno 1913, la pensione è elevata dai nove decimi all'intero ammontare dei versamenti utili calcolati in base al primo comma dell'art. 17 del testo unico approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, tenuto conto dei soprassoldi di cui all'art. 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310, e di quelli di cui all'art. 11 della presente legge, e non può mai essere inferiore a L. 400.

Per le famiglie degli agenti morti in attività di servizio dopo la sopraindicata data 30 giugno 1913, o destituiti con effetto posteriore alla data medesima, la pensione è commisurata al suddetto ammontare, ferme restando le norme di cui all'art. 20 del testo unico anzidetto.

(1) Pubblicata nella « Gazzetta ufficiale » n. 181 del 31 luglio 1914.

provvede alla presentazione delle proposte di punizioni che eccedono la competenza del Servizio e alla revisione dei ricorsi.

presenta all'approvazione i preventivi annuali degli attrezzi e del mobilio occorrenti per gli Uffici;

provvede allo studio e alla presentazione del preventivo annuo di spesa e del consuntivo del Servizio;

provvede al disimpegno di tutti gli altri affari concernenti la parte commerciale e contabile dei trasporti non menzionati innanzi.

Art. 6.

Sono di competenza del Capo del Servizio Commerciale:

a) la definizione delle vertenze commerciali che eccedendo la competenza delle Divisioni del Movimento importino il pagamento di indennità non superiori alle lire 5000;

b) l'approvazione degli atti d'obbligo per le concessioni per il completamento di carico in stazioni intermedie delle spedizioni di derrate; la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti dell'importo non superiore alle lire 5000 se fatti a trattativa privata e alle lire 10000 se per pubblico incanto od a licitazione privata, per l'istituzione di Imprese pel trasporto a domicilio delle merci e di Agenzie per la vendita dei biglietti ferroviari;

c) l'abbuono giustificato di diritti di sosta e magazzinaggio, sopratasse per penalità e simili, di importo eccedente la competenza delle Divisioni suddette, ma non superiori alle lire 600;

d) la risoluzione delle questioni di massima relative alla applicazione delle tariffe ed alle condizioni di trasporto;

e) l'assunzione temporanea di avventizi nei limiti delle piante organichpe fissate;

f) l'assegnazione in via permanente a funzioni di grado superiore attinenti a qualifiche del grado 7° ed inferiori esclusi i Sotto Ispettori, con le norme e limitazioni stabilite;

g) l'autorizzazione del lavoro straordinario ed a cottimo, con le norme e nei limiti di spesa annua stabilite;

Servizio del Movimento con le Amministrazioni ferroviarie, tramviarie e di navigazione marittima e lacuale;

interviene nell'esame dei contratti predisposti dagli altri Servizi per la parte dei contratti stessi che importi modificazioni o deroghe alle tariffe, alle condizioni di trasporto in materia commerciale od alle norme relative alla contabilizzazione dei prodotti;

prende accordi pei trasporti interessanti le altre Amministrazioni dello Stato per quanto ha relazione con le tariffe, le condizioni di trasporto e la contabilizzazione dei prodotti;

regola il servizio delle agenzie pei trasporti a domicilio dei bagagli e delle merci;

tratta le quistioni relative al servizio doganale ed alla polizia sanitaria;

provvede per la vendita dei biglietti nelle agenzie concesse a ditte private, negli alberghi, ecc.;

adempie alle funzioni di Segretario del Consiglio Generale del Traffico, si occupa della costituzione delle Commissioni compartimentali e ne segue il funzionamento per la parte di competenza del Servizio;

rivede e riassume la contabilità periodica delle stazioni, dei transiti, delle agenzie e delle Amministrazioni in corrispondenza;

controlla l'applicazione delle tariffe e le tassazioni dei trasporti;

impartisce alle stazioni, alle agenzie ed ai transiti le occorrenti disposizioni, istruzioni e schiarimenti in ordine all'applicazione delle tariffe, alle contabilità e simili;

studia tutte quelle riforme che in ordine alla applicazione delle tariffe, alla contabilità e simili di cui al precedente capoverso possono essere opportune;

viene informato dal Servizio del Movimento in qual modo le dipendenti Divisioni esercitano la sorveglianza loro spettante sulla esatta osservanza delle tariffe e condizioni di trasporto e di tutte le altre disposizioni vigenti in ordine alla parte commerciale; ed invigila, mediante ispezioni saltuarie nelle stazioni e nei treni, sulla esatta osservanza delle tariffe e condizioni dei trasporti informando il Servizio del Movimento, dei provvedimenti da prendersi;

Art. 6.

Le competenze accessorie ai macchinisti dei treni elettrici sono commisurate, agli effetti della ritenuta ordinaria di cui l'articolo 5, lettera *b* del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, in una somma eguale alla metà dello stipendio.

Art. 7.

I diritti degli agenti inscritti al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato e delle loro famiglie sono esclusivamente determinati dal testo unico approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 299, dalla legge 13 aprile 1911, n. 310, dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, nonchè dalla presente legge, e nulla dal Fondo pensioni può essere concesso che non sia previsto dal detto testo unico e dalle altre disposizioni suindicate.

Art. 8.

Le rate di pensione a carico del Fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato e di assegni vitalizi a carico dell'Opera di previdenza istituita con la legge 19 giugno 1913, n. 641, non domandate entro due anni dal giorno della scadenza, sono prescritte.

Chiunque pretenda aver diritto a pensione o ad assegno vitalizio e non ne presenti la domanda corredata dai documenti giustificativi entro un anno dal giorno in cui dovrebbe cominciare il godimento, sarà ammesso a fruirne solo dal primo giorno del mese successivo alla presentazione di detta domanda.

I minori non emanacipati e gli interdetti sono eccettuati dalle predette disposizioni.

Art. 9.

Per il personale navigante dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed iscritto al fondo pensioni delle ferrovie medesime, le contribuzioni a favore della Cassa degli invalidi

della marina mercantile, di cui la legge n. 767 in data 27 giugno 1913, sono prelevate dalla somma costituente le ritenute ed i contributi che, giusta il testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, sono versate al fondo predetto.

La Cassa degli invalidi restituirà al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato il cumulo delle contribuzioni prelevate come sopra con i relativi interessi composti in ragione del 3.50 per cento all'anno, quando, a norma del succitato testo unico, spetti un trattamento di pensione o di sussidio per una volta tanto all'agente od alla famiglia, restando così esonerata da ogni obbligo verso l'iscritto e la sua famiglia.

Nel regolamento di applicazione della succitata legge 27 giugno 1913, n. 767, saranno stabilite le norme per il trattamento spettante all'inscritto ed alla famiglia per effetto delle contribuzioni alla Cassa degli invalidi antecedentemente al 1° gennaio 1914, o fino alla data dell'iscrizione al Fondo pensioni delle ferrovie dello Stato se tale iscrizione abbia luogo successivamente.

Art. 10.

I mutui concessi al personale ferroviario sui residui attivi della gestione del Fondo pensioni e sussidi a termini dell'art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, possono essere rinnovati nei limiti di tempo che saranno stabiliti dal regolamento previsto dall'articolo stesso, mediante concessione di altro mutuo che estingua quello precedente contro nuova cessione dello stipendio o della paga per durata non superiore a cinque anni.

Analogamento i mutui contro cessione, per far luogo ai riscatti di cui all'art. 12 della succitata legge, possono essere contratti per durata fino ai cinque anni e per somma anche maggiore di quella occorrente per la esecuzione del riscatto.

La ritenuta di cui agli articoli 9 della legge 30 giugno 1908, n. 335 e 6 della legge 13 luglio 1910, n. 444, modificato dall'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, sarà, nei casi suddetti, ridotta proporzionalmente al minor rischio incontrato dal fondo di garanzia, sia nei rapporti della somma garantita, sia in quelli della durata della garanzia stessa.

Art. 5.

Il Servizio Commerciale attende all'esame e alla definizione:

delle questioni di massima relative all'applicazione delle tariffe e alle condizioni di trasporto;

degli eventuali rimborsi riflettenti reclami per somme pagate in più sui trasporti, in quanto eccedano la competenza delle stazioni;

delle vertenze commerciali per indennizzi sui trasporti (esclusi quelli per danni alle persone) quando trattisi di vertenze di importo superiore alle 2000 lire od implicanti questioni di massima;

riceve direttamente dalle stazioni le notifiche delle mancanze e delle eccedenze riscontrate nei trasporti e provvede alle ricerche pel conseguimento dei relativi pareggi;

si occupa degli abbuoni di diritti di sosta e magazzinaggio, sopratasse per penalità e simili, quando l'importo ecceda la competenza (L. 100) delle Divisioni del Movimento, ad eccezione dei diritti di sosta maturatisi a carico di stabilimenti allacciati, pei quali provvede il Servizio del Movimento;

attende allo studio delle innovazioni e modifiche da apportarsi alle tariffe ed alle condizioni dei trasporti, prendendo preventivi accordi col Servizio del Movimento ove si preveda che le innovazioni e modifiche alle tariffe possano determinare uno spostamento sensibile o un aumento di traffico per cui occorrano modificazione o aumento di mezzi di trasporto;

tratta le facilitazioni relative al trasporto dei viaggiatori in occasione di feste, congressi, esposizioni, pellegrinaggi ed altre circostanze eccezionali, prendendo preventivi accordi col Servizio del Movimento ove le facilitazioni, estendendosi a gran numero di persone, fossero per richiedere mezzi di trasporto in più dell'ordinario;

si occuppa delle concessioni relative ai prezzi ed alle condizioni di traspoprto delle merci e provvede alla stipulazione delle relative convenzioni;

esamina, per la parte commerciale e contabile, le convenzioni pei servizi cumulativi e di corrispondenza predisposte dal

Ordine Generale N. 7. (C.).

Ordinamento del Servizio Commerciale.

(R. Decreti N. 728 e N. 905 del 28 giugno 1912 e del 5 agosto 1912).

Art. 1.

Il Servizio *Commerciale* costituisce uno dei Servizi Centrali della Direzione Generale: esso provvede a tutto quanto ha riferimento alla parte commerciale dell'azienda ferroviaria nonchè al controllo ed alla contabilizzazione dei prodotti derivanti dai trasporti e dai telegrafi.

Art. 2.

Il Servizio *Commerciale* è retto da un Capo Servizio che risponde del suo andamento e provvede, o nella sua competenza o provocando le decisioni di copetenza del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo il presente Ordine Generale.

Art. 3.

Il Capo Servizio è coadiuvato da un Sotto Capo Servizio che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Art. 4.

Il Servizio è composto dei seguenti 5 Uffici centrali:

UFFICIO I — *Affari generali, segreteria e personale;*

UFFICIO II — *Tariffe viaggiatori e bagagli;*

effettuano o si tassano a carro completo, una sopratassa per tonnellata che da L. 0,44 per le distanze fino a 5 chilometri si riduce, con degressione costante, a L. 0,02 per quella di 26 chilometri.

Pei trasporti in servizio cumulativo la misura della sopratassa è ridotta alla metà.

La sopratassa è da applicarsi sul peso tassabile, e comprende le tasse erariali stabilite con le leggi numero 542 del 6 aprile 1862, n. 1945 (2ª serie) del 14 giugno 1874 e n. 101 del 29 marzo 1900.

Per i trasporti che non si tassano a peso e che richieggono l'uso di uno o più vagoni, la sopratassa sarà computata in ragione di 10 tonnellate per carro;

f) ad aumentare del 2 per cento le tasse dei trasporti a piccola velocità non effettuati o tassati a carro completo, esclusi i diritti fissi e le tasse accessorie;

g) a stabilire una sopratassa di stazione per le spedizioni di merci a piccola velocità sia in collettame che a carro completo nella misura di L. 0,10 (tasse erariali comprese) per tonnellata di peso tassabile, col minimo di L. 0,05 per ogni spedizione. Per le spedizioni che non si tassano a peso, la sopratassa si computa in ragione di 10 tonnellate per carro.

Pei trasporti in servizio cumulativo la misura della sopratassa è ridotta alla metà;

h) a stabilire una sopratassa di stazione di lire 0,05 per ogni spedizione a grande velocità ed a piccola velocità accelerata non effettuata o non tassata a carro completo; e di L. 1 per ogni spedizione a grande velocità ed a piccola velocità accelerata effettuata o tssata a carro completo e per ogni spedizione di veicoli.

Pei trasporti in servizio cumulativo la misura della sopratassa è ridotta alla metà.

Le anzidette sopratasse comprendono le tasse erariali.

Art. 14.

I provvedimenti di cui alle lettere *a*), *b*) ed *f*) dell'art. 13 sono estesi all'intero percorso dei trasporti in servizio cumulativo colle linee di proprietà dello Stato, ma non da esso esercitate. Il loro provento, sarà sempre, anche per quanto riguarda le linee stesse, devoluto integralmente alle ferrovie dello Stato.

Per le linee di proprietà privata esercitate dallo Stato, il ricavato di tutti i provvedimenti di cui all'art. 13 va devoluto per intero alle ferrovie dello Stato.

I provvedimenti di cui al citato art. 13 andranno in vigore entro quattro mesi dalla data di promulgazione della presente legge. Entro questo termine, è riservato all'Amministrazione ferroviria di stabilire la decorrenza d'ogni singolo provvedimento.

Art. 15.

L'applicazione del penultimo comma dell'art. 5 della legge 19 giugno 1913, n. 641, per l'aumento delle tariffe per servizi merci cumulativi andrà in vigore entro i limiti indicati nell'articolo precedente.

Art. 16.

L'Amministrazione ferroviaria è autorizzata, in attesa della pubblicazione dell'elenco di cui all'art. 20 della legge 30 giugno 1906, n. 272, ad applicare, per quanto riguarda le chiusure dei passaggi a livello e la sorveglianza e la custodia delle linee, le disposizioni di cui all'art. 10 (terz'ultimo capoverso) e 14 (penultimo capoverso) della citata legge a tutte le linee percorse giornalmente da non più di dieci coppie di treni ordinari, la cui velocità non superi i limiti stabiliti dall'art. 11 della legge stessa.

Art. 17.

La manovra delle barriere dei passaggi a livello può essere affidata ad assuntori, cioè ad agenti non di carriera. Gli assuntori, nel disimpegno delle loro attribuzioni, potranno essere coadiuvati da persone di loro famiglia, quali la moglie od i figli di età non inferiore a sedici anni, purchè riconosciute idonee.

Ordine di Servizio N. 263. (M. C.).

Estensione di servizio nella fermata di S. Antonino di Saluggia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 211-1913).

Dal giorno 10 agosto 1914 la fermata di S. Antonino di Saluggia della linea Torino-Milano, ora ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani con le limitazioni stabilite per le case cantoniere, verrà abilitata ai trasporti medesimi senza alcuna limitazione in servizio interno e cumulativo italiano, continuando a fare, come attualmente, servizio del telegrafo anche per conto dei privati.

La fermata di S. Antonino di Saluggia eseguirà il versamento dei propri introiti alla Cassa Compartimentale di Torino con la periodicità di cui alla lettera E dell'elenco allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » e nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni si dovranno apportare le modificazioni e le aggiunte di cui gli allegati *A* e *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 259. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

Con decorrenza dal 15 agosto 1914 la stazione di Catanzaro Marina viene ammessa alla tariffa eccezionale P. V. N. 9 del servizio diretto italo-germanico pel trasporto di olii di oliva, coi seguenti prezzi per quintale:

		a		b	
		6 tonnellate	10 tonnellate	6 tonnellate	10 tonnellate
Catanzaro Marina	Chiasso	5.48	5.22	3.23	2.59
	Peri	5.15	4.89	3.16	2.41
	Pontebba	5.61	5.35	3.25	2.66

Opportuna aggiunta dovrà farsi nella citata eccezionale a pagina 116 della Parte II-B, fascicolo 2° dei Servizi diretti internazionali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

del proprio regolamento e di cinque altri membri nominati con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Essa eleggerà il presidente nel suo seno e determinerà i modi del proprio funzionamento.

I membri eletti dalla Camera dei deputati continueranno a far parte della Commissione anche se cessasse il loro mandato legislativo.

Art. 24.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire cinquantamila da inscriversi in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1914-915 col titolo: « Spesa per la Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento del funzionamento delle ferrovie dello Stato ».

Art. 25.

Con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, sentiti il Consiglio di amministrazione delle ferrovie ed il Consiglio di Stato, sarà provveduto a coordinare in un nuovo testo unico le disposizioni della presente legge in materia di pensioni con quelle delle leggi precedenti.

Art. 26.

Le disposizioni della presente legge saranno coordinate in testo unico con quelle di tutte le altre leggi emanate per le ferrovie dello Stato dall'anno 1905 in poi, che saranno ancora in vigore alla data di pubblicazione del testo unico, escluse quelle contemplate negli articoli 9 e 3, n. 21, del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, e quelle della presente legge, riguardanti le pensioni.

Tale testo unico, nel quale potranno introdursi tutte le modificazioni di forma occorrenti ai fini del coordinamento, sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, intesi il Consiglio di amministrazione delle ferrovie, il

Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri. Il decreto sarà poi presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a San Rossore, addì 23 luglio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

CIUFFELLI — RUBINI — RAVA — CAVASOLA — MILLO.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

Ordine di Servizio N. 258. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71, 93, 111, 279, 337 e 349-911; 262 e 341-1912 21, 69, 149, 209, 245, 345 e 365-1913; 28, 148, 217 e 233-1914).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse pei viaggi a tariffa differenziale *A* pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908 e così pure nell'allegato N. 1 all'« Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani » di cui l'Ordine di Servizio N. 43-1913 e nella parte prima della Prefazione generale all'Orario generale di servizio, deve farsi la seguente aggiunta:

PERCORSI da o viceversa	a	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso Km.
Lodi	Brescia.	Codogno - Cremona.	Milano.	12
Lodi	Verona P. N.	Cremona-Mantova.	Milano	27
Lodi	Padova	Cremona - Mantova - Monselice.	Milano Verona	39
Domodossola .	Roma	Borgomanero - Novara-Alessandria-Genova-Pisa.	Arona-Milano-Bologna - Firenze.	55

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

h) l'invio di personale in sussidio temporaneo da un Ufficio all'altro;

i) la concessione dei congedi ordinari al personale degli Uffici centrali ed ai capi degli Uffici distaccati;

l) la concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale del grado 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

m) i traslochi degli agenti del grado 5° ed inferiori, salvo quanto è stabilito al comma *f*), dandone partecipazione al Servizio del Personale;

n) i reciproci cambi di servizio fra agenti della stessa qualifica appartenenti al grado 8° ed inferiori e su domanda degli interessati, informandone il Servizio del Personale;

o) la concessione di gratificazioni, di anticipazioni e di sussidi al personale degli Uci nelle forme e nei limiti stabiliti dalle apposite disposizioni;

p) l'applicazione al proprio personale delle punizioni nei limiti di competenza fissati dal Regolamento del personale.

Art. 7.

Il *Servizio Commerciale* prende accordi col Servizio Personale:

a) per le variazioni alle piante organiche del personale degli uffici dipendenti;

b) per l'interpretazione, sia di massima che in casi singoli del Regolamento al personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie;

c) per le proposte d'aumenti anticipati, di promozione di grado e di esonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti riguardanti il personale che eccedono la competenza del Capo Servizio.

Art. 8.

Il Capo del Servizio Commerciale:

sottopone al Direttore Generale gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni e le norme da pubblicarsi nel Bollettino

Le ferrovie si chiuderanno almeno cinque minuti prima del passaggio dei convogli. Esse saranno chiuse a chiave quando i passaggi a livello non sono sorvegliati da apposito guardiano.

È in facoltà del Governo di prescrivere nei singoli casi la posa in opera delle controguide nei passaggi a livello e di determinarne la lunghezza oltre i limiti dell'apertura del passaggio stesso.

La strada, i passaggi a livello e gli sviatoi saranno visitati più volte al giorno colle norme stabilite da speciali istruzioni ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 luglio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

R. Decreto *del* 29 *luglio* 1914 *di nomina del Comm. ing. Giuseppe Accomazzi a consigliere d'amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1917, n. 429, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private, modificata dal R. Decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

È nominato consigliere d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con effetto dal 1° agosto 1914, il Signor Commendatore Ingegnere Giuseppe Accomazzi, Capo Servizio del Movimento delle Ferrovie dello Stato, in sostituzione del Sig. Commendatore Ingegnere Gino Della Rocca, Ispettore Superiore delle Ferrovie dello Stato, collocato a riposo.

Il Nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici, è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

Salandra — Ciuffelli.

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 184 del 3 agosto 1914.

Regio Decreto *del* 13 *luglio* 1914 *riguardante la sostituzione di un membro nella Commissione Reale per il personale delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro Decreto in data 3 maggio corrente anno, reg. alla Corte dei Conti il 5 successivo, reg. 159 foglio 158, mediante il quale venne nominata una Commissione col mandato di esaminare le condizioni del personale delle Ferrovie di Stato e di proporre i miglioramenti e le riforme più opportune per la sistemazione economica e giuridica di esso;

Ritenuta la opportunità di sostituire il Comm. Ing. Andrea Alessandri, Capo servizio delle Ferrovie di Stato, membro della Commissione stessa, il quale, per ragioni di salute, ha dichiarato di non poter attendere assiduamente ai lavori della Commissione;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro, Segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

In sostituzione del Comm. Ing. Andrea Alessandri, Capo servizio presso l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato, è chiamato a far parte della Commissione per il personale ferroviario, istituita

con Nostro Decreto 3 maggio 1914, il Comm. Ing. Francesco *De Roberto*, Capo servizio presso l'Amministrazione stessa.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma addì 13 *luglio* 1914.

VITTORIO EMANUELE.

CIUFFELLI.

Ordine Generale N. 7. (C.).

Ordinamento del Servizio Commerciale.

(R. Decreti N. 728 e N. 905 del 28 giugno 1912 e del 5 agosto 1912).

Art. 1.

Il Servizio *Commerciale* costituisce uno dei Servizi Centrali della Direzione Generale: esso provvede a tutto quanto ha riferimento alla parte commerciale dell'azienda ferroviaria nonchè al controllo ed alla contabilizzazione dei prodotti derivanti dai trasporti e dai telegrafi.

Art. 2.

Il Servizio *Commerciale* è retto da un Capo Servizio che risponde del suo andamento e provvede, o nella sua competenza o provocando le decisioni di copetenza del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo il presente Ordine Generale.

Art. 3.

Il Capo Servizio è coadiuvato da un Sotto Capo Servizio che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Art. 4.

Il Servizio è composto dei seguenti 5 Uffici centrali:

Ufficio I — *Affari generali, segreteria e personale;*

Ufficio II — *Tariffe viaggiatori e bagagli;*

UFFICIO III — *Tariffe merci - Affari del Consiglio generale del traffico;*

UFFICIO IV — *Vertenze commerciali e servizi speciali;*

UFFICIO V — *Affari relativi alla contabilità del prodotti.*

Comprende inoltre i seguenti altri Uffici incaricati del controllo dei prodotti:

UFFICIO 1° - *Controllo viaggiatori e bagagli* con sede in Firenze. — Si occupa, per l'intera Rete, della revisione di tutti i trasporti viaggiatori e bagagli nonchè della revisione della contabilità relativa alla gestione dei telegrafi.

UFFICIO 2° - *Affari diversi viaggiatori e bagagli* con sede in Firenze. — Si occupa di tutti gli affari diversi delle gestioni viaggiatori e bagagli e cioè dei reclami, dei verbali di contravvenzione per abusi, dei rilievi contestati, dei conti coi corrispondenti italiani ed esteri, della statistica relativa, ecc., ecc. A tale Ufficio è pure aggregata la stamperia dei biglietti e la fornitura dei medesimi alle stazioni ed agenzie.

UFFICIO 3° - *Controllo merci cumulativo italiano* con sede in Firenze. — Provvede al controllo dei trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. in servizio cumulatvio italiano interessanti l'intera Rete.

UFFICIO 4° - *Controllo merci cumulativo internazionale* con sede in Torino. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio cumulativo internazionale interessanti l'intera Rete.

UFFICIO 5° - *Controllo merci servizio interno* con sede in Torino. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno della Rete interessanti le stazioni dei Compartimenti di Torino e di Genova.

A detto Ufficio è anche affidata la revisione dei trasporti merci per l'intera Rete in conto corrente col Ministero della Guerra e dei trasporti in servizio per conto dell'Amministrazione.

Temporaneamente, e ciò fino a quando sarà ricostituito l'Ufficio Centrale prodotti di Messina, l'Ufficio 5° si occuperà pure di tutti i trasporti merci in servizio interno della Rete interessanti le stazioni del Compartimento di Palermo.

Ufficio 6° - *Controllo merci servizio interno* con sede in Verona. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno della Rete interessanti le stazioni dei Compartimenti di Milano e di Venezia.

Ufficio 7° - *Controllo merci servizio interno* con sede in Pisa. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno della Rete interessanti le stazioni dei Compartimenti di Firenze, di Roma, di Napoli e di Reggio Calabria.

Ufficio 8° - *Controllo merci servizio interno* con sede in Ancona. — Si occupa dei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno della Rete interessanti le stazioni dei Compartimenti di Bologna, di Ancona e di Bari.

Ufficio 9° - *Assegni e statistica merci* con sede in Torino. — Si occupa, per l'intera Rete, della contabilità degli assegni gravati sui trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. in servizio interno e cumulativo (italiano ed internazionale), nonchè della statistica relativa ai trasporti di tutte le merci.

Ufficio 10° - *Reclami tassazione merci* con sede in Torino. — Attende, per l'intera Rete, ai reclami relativi alla tassazione di tutti i trasporti di merci (G. V., P. V. A. e P. V.) in servizio interno ed in servizio cumulativo (italiano ed internazionale).

Si occupa anche della liquidazione dei verbali di contravvenzione per abusi e dei rilievi per adire le vie legali riguardanti gli anzidetti trasporti.

Ufficio 11° - *Contabilità dei prodotti* sedente in Firenze. — Rivede e riassume la contabilità delle stazioni, dei transiti, delle agenzie e del servizio ferroviario-marittimo. Tiene i conti con le Amministrazioni in corrispondenza. Si occupa dei prontuari delle distanze, ecc. ».

Per la verifica delle gestioni, nonchè per lo studio e l'esame sul luogo delle questioni di traffico in quanto ha relazione con le attribuzioni del Servizio Commerciale, questo ha alla sua diretta dipendenza appositi Ispettorati di Riparto aventi sede presso le Divisioni del Movimento.

Art. 5.

Il Servizio Commerciale attende all'esame e alla definizione:

delle questioni di massima relative all'applicazione delle tariffe e alle condizioni di trasporto;

degli eventuali rimborsi riflettenti reclami per somme pagate in più sui trasporti, in quanto eccedano la competenza delle stazioni;

delle vertenze commerciali per indennizzi sui trasporti (esclusi quelli per danni alle persone) quando trattisi di vertenze di importo superiore alle 2000 lire od implicanti questioni di massima;

riceve direttamente dalle stazioni le notifiche delle mancanze e delle eccedenze riscontrate nei trasporti e provvede alle ricerche pel conseguimento dei relativi pareggi;

si occupa degli abbuoni di diritti di sosta e magazzinaggio, sopratasse per penalità e simili, quando l'importo ecceda la competenza (L. 100) delle Divisioni del Movimento, ad eccezione dei diritti di sosta maturatisi a carico di stabilimenti allacciati, pei quali provvede il Servizio del Movimento;

attende allo studio delle innovazioni e modifiche da apportarsi alle tariffe ed alle condizioni dei trasporti, prendendo preventivi accordi col Servizio del Movimento ove si preveda che le innovazioni e modifiche alle tariffe possano determinare uno spostamento sensibile o un aumento di traffico per cui occorrano modificazione o aumento di mezzi di trasporto;

tratta le facilitazioni relative al trasporto dei viaggiatori in occasione di feste, congressi, esposizioni, pellegrinaggi ed altre circostanze eccezionali, prendendo preventivi accordi col Servizio del Movimento ove le facilitazioni, estendendosi a gran numero di persone, fossero per richiedere mezzi di trasporto in più dell'ordinario;

si occuppa delle concessioni relative ai prezzi ed alle condizioni di traspoprto delle merci e provvede alla stipulazione delle relative convenzioni;

esamina, per la parte commerciale e contabile, le convenzioni pei servizi cumulativi e di corrispondenza predisposte dal

Servizio del Movimento con le Amministrazioni ferroviarie, tramviarie e di navigazione marittima e lacuale;

interviene nell'esame dei contratti predisposti dagli altri Servizi per la parte dei contratti stessi che importi modificazioni o deroghe alle tariffe, alle condizioni di trasporto in materia commerciale od alle norme relative alla contabilizzazione dei prodotti;

prende accordi pei trasporti interessanti le altre Amministrazioni dello Stato per quanto ha relazione con le tariffe, le condizioni di trasporto e la contabilizzazione dei prodotti;

regola il servizio delle agenzie pei trasporti a domicilio dei bagagli e delle merci;

tratta le quistioni relative al servizio doganale ed alla polizia sanitaria;

provvede per la vendita dei biglietti nelle agenzie concesse a ditte private, negli alberghi, ecc.;

adempie alle funzioni di Segretario del Consiglio Generale del Traffico, si occupa della costituzione delle Commissioni compartimentali e ne segue il funzionamento per la parte di competenza del Servizio;

rivede e riassume la contabilità periodica delle stazioni, dei transiti, delle agenzie e delle Amministrazioni in corrispondenza;

controlla l'applicazione delle tariffe e le tassazioni dei trasporti;

impartisce alle stazioni, alle agenzie ed ai transiti le occorrenti disposizioni, istruzioni e schiarimenti in ordine all'applicazione delle tariffe, alle contabilità e simili;

studia tutte quelle riforme che in ordine alla applicazione delle tariffe, alla contabilità e simili di cui al precedente capoverso possono essere opportune;

viene informato dal Servizio del Movimento in qual modo le dipendenti Divisioni esercitano la sorveglianza loro spettante sulla esatta osservanza delle tariffe e condizioni di trasporto e di tutte le altre disposizioni vigenti in ordine alla parte commerciale; ed invigila, mediante ispezioni saltuarie nelle stazioni e nei treni, sulla esatta osservanza delle tariffe e condizioni dei trasporti informando il Servizio del Movimento, dei provvedimenti da prendersi;

ripartisce le tasse dei trasprti con le concessionarie di linee private comprese nella Rete dello Stato e coi corrispondenti italiani ed esteri interessati nel percorso;

provvede alla ripartizione degli introiti della gestione telegrafi colle Amministrazioni interessate;

provvede alla tassazione dei trasporti effettuati in conto corrente e regola i conti relativi con le Amministrazioni o le ditte debitrici;

cura la esatta riscossione delle imposte e sovrimposte erariali sui trasporti, della tassa di bollo e dell'imposta sulle assicurazioni e predispone i conti pel versamento a chi di ragione;

tiene in evidenza i particolari dei conti d'ordine relativi ai traspporti (assegni, spese anticipate, note di affrancazione, dazi e spese doganali, presa e consegna a domicilio, ecc);

verifica la concordanza dei versamenti periodici alle casse dell'Amministrazione con le somme accreditate per tale titolo nei resoconti delle stazioni ed agenzie;

verifica il regolare addebito delle sovvenzioni di denaro fatte dalle stazioni per pagamento di assegni, spese anticipate, mandati, rimborsi, ecc.;

decide in merito ai rilievi contestati ed invigila sulla trattazione delle pratiche relative a quelli inesigibili;

verifica la regolarità dei rimborsi eseguiti dalle stazioni per eccedenza di tassa, per operazioni di carico e scarico delle merci e simili;

liquida gli abbuoni corrispondenti alle pattuite riduzioni sui prezzi di trasporto, le provvigioni dovute alle agenzie per la vendita dei biglietti, ecc.;

emette i mandati d'ordine di addebito ai Servizi dell'Amministrazione per trasporti in servizio eseguiti in conto corrente, e pei lavori in conto capitale ed in conto esercizio delle stazioni comuni con le ferrovie estere;

raccoglie gli elementi relativi ai prodotti ed al movimento viaggiatori, bagagli e merci, occorrenti per la statistica generale;

rimette al Servizio Centrale Ragioneria i risultati definitivi mensili delle contabilità delle stazioni, delle agenzie, dei corrispondenti, ecc., il prospetto mensile delle tasse e sovratasse erariali e quello delle tasse di bollo sui trasporti, agli effetti della conta-

bilità generale e delle comunicazioni all'ufficio speciale della Corte dei conti;

vigila sul funzionamento contabile delle stazioni, dei transiti e delle agenzie e provvede alle verifiche delle loro gestioni direttamente o d'accordo con le Divisioni del Movimento e ciò all'infuori delle verifiche che le predette Divisioni sono tenute ad eseguire in via normale;

provvede in concorso col Servizio Movimento alle necessarie inchieste nei casi di irregolarità gravi da esso rilevate nelle gestioni ed interviene anche in quelle che per analoghi motivi vengono promosse dalle Divisioni del Movimento;

provvede ai rimborsi concernenti i viaggi in servivzio;

si occupa degli accertamenti relativi ai viaggi delle Compagnie drammatiche ed assimilati;

attende alla compilazione dei protuari delle distanze chilometriche per la tassazione e lo istradamento dei trasporti;

provvede alla stampa dei biglietti di viaggio a mezzo della stamperia dell'Amministrazione, servendosi quando occorra, di stabilimenti privati;

provvede alla tenuta dei fogli matricolari e stati di famiglia del proprio personale, alla compilazione dei ruoli delle competenze, alla gestione del fondo di scorta, alla tenuta degli inventari ed al rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto in servizio in conformità dei regolamenti;

provvede alle proposte di assunzione e di nomina in prova e di nomina a stabile del personale; compila e presenta gli elenchi del personale degli Uffici del Servizio avente diritto agli aumenti normali; provvede alla compilazione e presentazione delle proposte di aumenti anticipati e delle promozioni di grado per il personale dipendente;

compila e presenta le proposte di gratificazione superiori alle lire 200 per agente o riguardanti fatti che interessino più Servizi;

avanza le proposte relative ai traslochi ed ai congedi del personale eccedenti la facoltà del Capo Servizio;

inoltra le proposte riguardanti la conservazione sui ruoli in caso di malattia, le aspettative, gli esoneri e le accettazioni di dimissioni del personale di ruolo;

provvede alla presentazione delle proposte di punizioni che eccedono la competenza del Servizio e alla revisione dei ricorsi.

presenta all'approvazione i preventivi annuali degli attrezzi e del mobilio occorrenti per gli Uffici;

provvede allo studio e alla presentazione del preventivo annuo di spesa e del consuntivo del Servizio;

provvede al disimpegno di tutti gli altri affari concernenti la parte commerciale e contabile dei trasporti non menzionati innanzi.

Art. 6.

Sono di competenza del Capo del Servizio Commerciale:

a) la definizione delle vertenze commerciali che eccedendo la competenza delle Divisioni del Movimento importino il pagamento di indennità non superiori alle lire 5000;

b) l'approvazione degli atti d'obbligo per le concessioni per il completamento di carico in stazioni intermedie delle spedizioni di derrate; la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti dell'importo non superiore alle lire 5000 se fatti a trattativa privata e alle lire 10000 se per pubblico incanto od a licitazione privata, per l'istituzione di Imprese pel trasporto a domicilio delle merci e di Agenzie per la vendita dei biglietti ferroviari;

c) l'abbuono giustificato di diritti di sosta e magazzinaggio, sopratasse per penalità e simili, di importo eccedente la competenza delle Divisioni suddette, ma non superiori alle lire 600;

d) la risoluzione delle questioni di massima relative alla applicazione delle tariffe ed alle condizioni di trasporto;

e) l'assunzione temporanea di avventizi nei limiti delle piante organichpe fissate;

f) l'assegnazione in via permanente a funzioni di grado superiore attinenti a qualifiche del grado 7° ed inferiori esclusi i Sotto Ispettori, con le norme e limitazioni stabilite;

g) l'autorizzazione del lavoro straordinario ed a cottimo, con le norme e nei limiti di spesa annua stabilite;

h) l'invio di personale in sussidio temporaneo da un Ufficio all'altro;

i) la concessione dei congedi ordinari al personale degli Uffici centrali ed ai capi degli Uffici distaccati;

l) la concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi al personale del grado 5° ed inferiori, purchè non importino aumento di spesa;

m) i traslochi degli agenti del grado 5° ed inferiori, salvo quanto è stabilito al comma *f*), dandone partecipazione al Servizio del Personale;

n) i reciproci cambi di servizio fra agenti della stessa qualifica appartenenti al grado 8° ed inferiori e su domanda degli interessati, informandone il Servizio del Personale;

o) la concessione di gratificazioni, di anticipazioni e di sussidi al personale degli Uci nelle forme e nei limiti stabiliti dalle apposite disposizioni;

p) l'applicazione al proprio personale delle punizioni nei limiti di competenza fissati dal Regolamento del personale.

Art. 7.

Il *Servizio Commerciale* prende accordi col Servizio Personale:

a) per le variazioni alle piante organiche del personale degli uffici dipendenti;

b) per l'interpretazione, sia di massima che in casi singoli del Regolamento al personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie;

c) per le proposte d'aumenti anticipati, di promozione di grado e di esonero del personale e per tutti gli altri provvedimenti riguardanti il personale che eccedono la competenza del Capo Servizio.

Art. 8.

Il Capo del Servizio Commerciale:

sottopone al Direttore Generale gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni e le norme da pubblicarsi nel Bollettino

Ufficiale; le relazioni al Consiglio di Amministrazione, le comunicazioni agli altri Servizi dell'Esercizio e Unità speciali contenenti disposizioni di massima e rappresentanti impegni dell'Amministrazione per agevolazioni al pubblico ed altro simile; la corrispondenza coi Ministeri, colle altre Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, coi Prefetti, con le Provincie, coi Comuni ed altri Enti morali, con le Camere di Commercio, Comizi Agrari, ecc. e coi terzi che si rivolgono direttamente al Direttore Generale e da questi assegnata al Servizio Commerciale;

corrisponde poi a propria firma con i Capi degli altri Servizi dell'Esercizio e Centrali, con le Unità speciali, con l'Istituto Sperimentale, con gli uffici ed agenti distaccati da lui dipendenti, con le Divisioni ed altri Uffici compartimentali, con le stazioni, con le agenzie e coi privati che a lui facciano capo per reclami, questioni ed affari commerciali di sua competenza.

Art. 9.

I Capi degli Uffici distaccati, ciascuno per la parte che riguarda il proprio ufficio, provvedono alla tenuta dei fogli matricolari e stati di famiglia del proprio personale, alla compilazione dei ruoli delle relative competenze; alla tenuta dell'inventario e al rilascio dei biglietti, buoni bagaglio e lettere di porto in servizio, il tutto in conformità dei regolamenti.

Essi provvedono inoltre:

a) alla concessione di congedi ordinari;

b) alle concessioni di congedi straordinari senza paga fino ad un mese al personale di grado inferiore al 7°, purchè non importino aumento di spesa;

c) alla concessione di anticipazioni nelle forme e nei limiti stabiliti;

d) all'applicazione delle punizioni nei limiti di competenza stabiliti dal Regolamento del personale.

Art. 10.

I capi degli Uffici distaccati corrispondono normalmente con le Divisioni, con gli altri Uffici Compartimentali, con le stazioni, con le Agenzie ed i transiti, nonchè col pubblico per reclami, rilievi, contestazioni, domande di informazioni, ecc. su affari di loro competenza.

Tutta l'altra corrispondenza e quella fatta con circolare alle stazioni per richiami di indole generale, sarà a firma del Capo Servizio.

Con la pubblicazione del presente Ordine Generale, restano abrogati l'Ordine Generale N. 6-1909 e la relativa Appendice 20 maggio 1909 e tutte le altre contrarie disposizioni.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 23 luglio 1914.

Ordine Generale N. 8. (S.).

Movimenti nel personale superiore.

Si porta a conoscenza del personale che, con R. D. 29 luglio 1914, il comm. ing. Giuseppe Accomazzi, è stato nominato Consigliere di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, con effetto dal 1° agosto 1914 e da tale data, perciò, ha cessato dalle funzioni di Capo del Servizio del movimento.

Dalla stessa data il comm. ing. Francesco De Roberto ha fatto passaggio dalla dirigenza del Servizio Commerciale a quella del Servizio Movimento.

Ordine di Servizio N. 258. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

(Vedi Ordini di Servizio N. 60 e 143-1908; 17, 71, 93, 114, 279, 337 e 349-911; 262 e 341-1912 21, 69, 149, 209, 245, 345 e 368-1913; 28, 143, 217 e 233-1914).

Nell'elenco delle deviazioni ammesse pei viaggi a tariffa differenziale *A* pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 60-1908 e così pure nell'allegato N. 1 all'« Istruzione sul servizio viaggiatori, bagagli e cani » di cui l'Ordine di Servizio N. 43-1913 e nella parte prima della Prefazione generale all'Orario generale di servizio, deve farsi la seguente aggiunta:

PERCORSI da o viceversa	a	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso Km.
Lodi	Brescia.	Codogno - Cremona.	Milano.	12
Lodi	Verona P. N.	Cremona-Mantova.	Milano.	27
Lodi	Padova	Cremona-Mantova - Monselice.	Milano Verona	39
Domodossola .	Roma	Borgomanero - Novara-Alessandria-Genova-Pisa.	Arona-Milano-Bologna - Firenze.	55

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 259. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

Con decorrenza dal 15 agosto 1914 la stazione di Catanzaro Marina viene ammessa alla tariffa eccezionale P. V. N. 9 del servizio diretto italo-germanico pel trasporto di olii di oliva, coi seguenti prezzi per quintale:

		a		b	
		6 tonnellate	10 tonnellate	6 tonnellate	10 tonnellate
Catanzaro Marina	Chiasso	5.48	5.22	3.23	2.59
	Peri	5.15	4.89	3.16	2.41
	Pontebba	5.61	5.35	3.25	2.66

Opportuna aggiunta dovrà farsi nella citata eccezionale a pagina 116 della Parte II-B, fascicolo 2° dei Servizi diretti internazionali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 260. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1912).

La fermata di Artogne Gianico, della ferrovia Rovato-Iseo-Edolo, attualmente ammessa al servizio cumulativo per i trasporti delle merci a G. V. col limite di peso in Kg. 50 per collo, dal 26 giugno 1914 è stata abilitata anche al ricevimento in arrivo ed effettuazione in partenza delle spedizioni di colli di seta, di peso superiore ai Kg. 50 ciascuno, per conto esclusivo della Società Anonima Unione Industriale Serica.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. (edizione 1° aprile 1913) » in piè della pagina 73, al richiamo (4) e dopo le parole « ed a quelli di collettame col limite di Kg. 50 per collo » aggiungere:

« Sono pure ammessi i trasporti di colli di seta, di peso su-
« periore ai Kg. 50 ciascuno, purchè spediti o indirizzati alla
« Società Anonima Unione Industriale Serica ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 261. (U. S.).

Soppressione dell'ufficio ragioneria stralcio cessate gestioni sedente a Firenze.

Col 1° agosto 1914, la ragioneria stralcio cessate gestioni dipendente dall'ufficio centrale di stralcio, e avente sede in Firenze, cessa di funzionare.

Gli affari ancora non definiti inerenti alle cessate gestioni Adriatica, ed ex Meridionali che erano di competenza dell'ufficio

suddetto, saranno, d'ora innanzi, trattati dalla Ragioneria compartimentale di Firenze, alla quale dovrà pertanto essere indirizzata la relativa corrispondenza, con l'indicazione che essa riflette le cessate gestioni suaccennate.

Ordine di Servizio N. 262. (M. C.).

Estensione del servizio merci nella stazione di Godo.

(Vedi Ordini di Servizio N. 158-1910 e 277-1911).

Col giorno 10 agosto 1914 vengono soppresse le limitazioni ora vigenti per il servizio merci a piccola velocità ordinaria e a piccola velocità accelerata nella stazione di Godo, della linea Castelbolognese-Ravenna, la quale pertanto dal suddetto giorno resta abilitata a tutti i trasporti senza alcuna limitzione — in servizio interno e cumulativo italiano — di viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande velocità ed a piccola velocità, tanto ordinaria che accelerata, compresi i veicoli e il bestiame.

All'uopo la stazione di Godo venne dotata di scalo merci P. V. con piano caricatore (con carico di testa e di fianco), binari merci e bilancia a ponte della portata di 40 tonnellate.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 20 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) » ed a pagina 45 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato », di fronte al nome della stazione di Godo si deve, rispettivamente, togliere l'indicazione LO e sostituire nelle colonne da 9 a 21 le indicazioni esistenti con le seguenti:

/ A / O / V / B / S.P. /—/ T / F /—/—/ 1 / 40 /—/

cancellando inoltre a pie' della stessa pagina 45 le annotazioni (8) e (9).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 263. (M. C.).

Estensione di servizio nella fermata di S. Antonino di Saluggia.

(Vedi Ordine di Servizio N. 211-1913).

Dal giorno 10 agosto 1914 la fermata di S. Antonino di Saluggia della linea Torino-Milano, ora ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani con le limitazioni stabilite per le case cantoniere, verrà abilitata ai trasporti medesimi senza alcuna limitazione in servizio interno e cumulativo italiano, continuando a fare, come attualmente, servizio del telegrafo anche per conto dei privati.

La fermata di S. Antonino di Saluggia eseguirà il versamento dei propri introiti alla Cassa Compartimentale di Torino con la periodicità di cui alla lettera E dell'elenco allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » e nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni si dovranno apportare le modificazioni e le aggiunte di cui gli allegati *A* e *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 263-1914.*

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 82 - di contro al nome di S. Antonino di Saluggia cancellare nelle colonne 6 e 7 il richiamo (6);

— a pag. 111 - nella tabella polimetrica (1) *Modane - Torino - Milano* e diramazione *Bussoleno - Susa* di contro al nome di San Antonino di Saluggia sostituire le attuali distanze con quelle indicate nell'allegato *B*;

— a pag. 233 - di contro al nome di S. Antonino di Saluggia modificare le attuali indicazioni in: 154. 92. 163. 30. 15 /1357/1371/

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° marzo 1911) » a pag. 39 - fra i nomi di *S. Antonio Mantovano* inserire:

S. Antonino di Saluggia		Castelrosso - Casale M. - Novi L. - Livorno C.	586
Castelrosso - Casale M. - Novi L. - Livorno C. - Roma - Cancello	921	Castelrosso - Casale M. - Novi L. - Livorno C. - Codola - Nocera Inferiore	1372

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli, le stazioni della Rete inseriranno, nell'apposita sede, il nome di S. Antonino di Saluggia e per la distanza e il relativo istradamento si regoleranno nel modo seguente:

Le stazioni situate nella linea Modane-Torino-Milano rileveranno la distanza per S. Antonino di Saluggia dalla tabella polimetrica N. 1 già modificata come sopra è detto.

Le stazioni situate sulla linea *Chivasso-Ivrea-Aosta* formeranno la distanza per S. Antonino di Saluggia, aggiungendo chilometri due a quella indicata, nei propri prontuari, per la stazione di Saluggia.

Le altre stazioni della Rete stabiliranno la distanza per San Antonino di Saluggia, aggiungendo rispettivamente Km. 11, 14 e 4 alle distanze indicate nei propri prontuari, per le stazioni di *Castelrosso*, *Chivasso* e *Livorno Vercellese*, e scegliendo quella che dal confronto risulterà più breve. L'instradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 263-1914.*

Distanze chilometriche dalla fermata di S. ANTONINO DI SALUGGIA alle stazioni sottoindicate:

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Modane stazione	144	Brandizzo	19
Modane confine (Bardonecchia confine)	132	Chivasso	14
Bardonecchia stazione . .	125	Castelrosso	11
Beaulard	119	Torrazza di Verolengo . .	8
Oulx	114	Saluggia	3
Salbertrand	108	Livorno Vercellese. . . .	5
Chiomonte	98	Bianzè	9
Meana	91	Tronzano.	15
Bussoleno	84	Santhià	17
Susa	91	S. Germano Vercellese . .	23
Borgone	76	Vercelli	36
S. Antonino.	73	Borgo Vercelli	41
Condove	70	Ponzana	48
S. Ambrogio.	66	Novara	58
Avigliana	63	Trecate	68
Rosta	58	Magenta	80
Alpignano	52	Vittuone	86
Collegno	48	Rho	94
Torino Porta Nuova . . .	43	Musocco	102
Torino Porta Susa. . . .	37	Bovisa.	103
Torino Dora.	35	Milano Centrale	107
Settimo	26	Milano transito la Librera .	109

La distanza a Milano Centrale vale anche per Milano Porta Garibaldi, Milano Porta Garibaldi (Via Farini), Milano Porta Sempione, Milano Porta Vittoria e Milano Nuova Centrale.

Ordine di Servizio N. 264. (T. V. R.).

Paghe al personale delle officine locomotive e veicoli ed al personale di macchina ed operaio dei depositi locomotive delle officine dei depositi e delle squadre di rialzo, nonchè al personale addetto all'untura, pulizia e verifica.

Aggiunte e modificazioni da apportarsi alle « Norme » pubblicate coll'Ordine di Servizio N. 84-1911.

Articolo 18 bis aggiuntivo.

Modalità per la consegna delle buste-paghe all'incaricato di pagare gli assenti. — L'incaricato di pagare gli assenti di cui ai precedenti art. 13 e 18, qualora non abbia già preso parte (ciò che di massima e possibilmente si curerà di fare) all'allestimento delle buste di paga, avrà titolo a farsi consegnare le buste per gli assenti alla presenza di due testimoni da scegliersi fra gli impiegati amministrativi della officina, e possibilmente fra quelli stessi che hanno preso parte alle operazioni inerenti all'allestimento delle buste.

In tal caso appena ultimata la consegna delle buste all'incaricato, questi potrà alla presenza dei testimoni di cui sopra, aprire ad una ad una tutte le buste che gli sono state consegnate e contare il denaro che vi è racchiuso per accertarne l'esattezza, dovendo egli risponderne fino a che non ne ha effettuata la regolare consegna o spedizione agli aventi diritto.

Se nel frattempo si presentasse per riscuotere il suo avere qualcuno degli agenti di cui al 2° periodo del primo alinea del susseguente articolo 23, l'accertamento di cui trattasi resta naturalmente effettuato col contare il denaro al percipiente davanti ai due testimoni suddetti e col ritiro immediato della di lui quietanza sul relativo mod. T o V-421.

Ove nel conteggio del denaro di cui ai precedenti due comma, risultasse qualche differenza negli importi, o si trovassero valute

che possano dar luogo a contestazioni, debbono essere osservate scrupolosamente le disposizioni di cui ai quattro ultimi capoversi del precedente art. 17.

Resta poi inteso che se, per le buste già ritirate, dovesse passare, per qualsiasi motivo, da uno all'altro impiegato l'incarico del pagamento delle competenze dovute agli assenti (e quindi la conseguente responsabilità) devesi ogni volta fare dal cedente regolare consegna al ricevente delle buste di rimanenza, in base alle indicazioni risultanti dai relativi mod. T o V-421.

Il nuovo ricevente potrà a sua volta valersi della facoltà di riaprire, se chiuse, le buste, e contare il denaro, in presenza di testimoni.

L'attuale articolo 22 viene sostituito dal seguente:

Articolo 22.

Paghe ai presenti che per ragioni di servizio non possono recarsi a ritirare la busta all'atto dell'uscita degli agenti dall'officina. — Se quando le buste-paghe sono già pronte, un agente dovesse, prima che si incominci la distribuzione delle medesime, uscire dall'Officina per ragioni inerenti al servizio, gli si può, su richiesta, consegnare la busta. Egli deve però essere inscritto sui rispettivi moduli R-111 e T o V-421, e gli si deve contare il denaro facendogli firmare per quietanza il T o V-421, essendo ovvio che deve essere compreso fra gli assenti dall'Officina all'atto delle paghe. Come motivo dell'assenza si deve esporre sul mod. T o V-421 l'indicazione: « *Uscito dall'Officina alle ore* . . . . . . ».

Per quegli agenti i quali non sono in grado di riscuotere le competenze all'atto dell'uscita, sia perchè il loro orario si prolunga oltre l'uscita stessa (e, data la natura delle loro prestazioni, non possono, neppure per breve tempo, abbandonare il proprio lavoro senza farsi sostituire) sia perchè, essendo di servizio notturno, entrano al lavoro dopo trascorsa l'ora di uscita, le buste debbono essere consegnate all'incaricato di pagare gli assenti compilando, per ciascun ruolo, separati mod. R-111 e T o V-421. Sui T o V-421

debbono essere depennate nell'intestazione le parole « *assenti dall'Officina* » e nella colonna 3ª le parole: « *dell'assenza* », mettendo nella colonna stessa, di fianco al cognome e nome, l'indicazione: « *Non può riscuotere la paga all'atto dell'uscita per il lavoro a cui è addetto* ».

Resta poi inteso che per tutti indistintamente i mod. R-111 e T o V-421 di cui è parola nel presente articolo, debbono anche essere osservate le disposizioni di cui ai quattro ultimi comma del precedente art. 13, e che per gli agenti compresi nei moduli stessi, si debbono cancellare, con un frego di matita rossa, i rispettivi numeri di medaglia sui T o V-421, oppure i cognomi e nomi, se sprovvisti di medaglia.

Circolare N. 73. (M.).

I. Modificazione al foglio veicoli. - II. Appendice 4ª alle Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni.

I. - Nella prossima ristampa dei fogli veicoli verranno soppressi i tagliandi (I) e (II) posti in calce ai fogli medesimi e rispecchianti le carrozze ed i bagagliai in viaggio alle ore 24 ed il materiale da merci in viaggio alle ore 17.

Per rendere più facile e chiara l'indicazione del numero degli assi dei veicoli in composizione ai treni, verrà invece introdotta nel prospetto *B* la colonna 6-*bis*, nella quale le stazioni indicheranno, con la cifra 2, 3, 4 ecc., il numero degli assi dei veicoli di altre Amministrazioni, e con la cifra 3 o 4 il numero degli assi dei veicoli F. S. a 3 o 4 assi (per i veicoli F. S. a 2 assi non occorre l'indicazione).

Le disposizioni vigenti in materia, e di cui la Circolare N. 72-1909 punto II, continueranno ad essere osservate sino alla nuova ristampa del foglio veicoli; dopo s'intenderanno decadute.

II. - In dipendenza delle modificazioni suddette, è stata pubblicata l'Appendice 4ª alle Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni, che verrà distribuita a cura delle Divisioni Movimento, previa richiesta al magazzino stampe in Bologna.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 14 *ai Controllori del materiale ed al personale delle stazioni addetto alla compilazione dei documenti di scorta ai treni.*

Appendice all'Ordine Generale N. 22-1912 (S.).

Ordinamento del Servizio Lavori.

All'art. 6 dell'Ordine Generale N. 22-1912 vanno aggiunti i seguenti paragrafi:

29. - l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti dell'importo non superiore alle L. 5000 se fatti a trattativa privata, ed alle L. 10.000 se per pubblico incanto, od a licitazione privata, per esecuzione di lavori, per somministrazione di materiali, di mezzi d'opera e di lavori, per somministrazione di materiali, di mezzi d'opera e di mano d'opera pei lavori, per affitto temporaneo di locali eventualmente occorrenti in dipendenza dell'esecuzione di lavori, per fornitura d'acqua potabile, di gas e di energia elettrica, per vuotatura di pozzi neri, per abbonamenti al telefono, per affitto di terreni all'Amministrazione ferroviaria e per affitto a terzi di locali e di terreni.

30. - L'approvazione delle tariffe suppletorie ai contratti d'appalto per lavori e forniture quando dall'applicazione dei nuovi prezzi non derivi maggiore spesa o quando, verificandosi una maggiore spesa, questa trovi margine nella somma stanziata.

---

31. - L'approvazione delle vendite di materiali da costruzione e diversi provenienti da lavori sia in conto esercizio che in conto patrimoniale, nonchè di piante ed oggetti in diminuzione del valore patrimoniale fino all'importo di L. 5000 se a trattativa e di L. 10.000 se a licitazione privata o per pubblico incanto.

32. - L'approvazione delle spese per lavori di adattamento e di riparazione di locali privati ad uso Ufficio e Magazzino, per pozzi di scandaglio e simili a carico delle spese di esercizio fino all'importo massimo di L. 3000.

33. - La transazione in via amichevole fino alla somma di L. 5000 delle vertenze con le Imprése in dipendenza di lavori e forniture eseguiti in appalto o per cottimi.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 23 luglio 1914.

Comunicazione.

Riammissione alle gare. — Con decreto 14 luglio 1914 del Ministero della Marina è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, la Società « Itala », fabbricante di automobili, che ne era stata esclusa con precedente decreto dello stesso Ministero in data 4 febbraio 1914.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 17v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 agosto 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M. 318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M. 130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M. 130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. osì non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE

AI^{CR}_{Z} N. 18.985; 18.989; 19.024.

I^{CR}_{Z} » 29.133; 29.139; 29.170; 29.173; 29.175.

CI^{CR}_{Z} » 41.723; 41.726; 41.747; 41.763; 41.767; 41.770.

BAGAGLIAI.

DI^{CR} N. 84.014; 84.045; 84.050; 84.060; 84.065; 84.069; 84.073; 84.077; 84.079; 84.082; 84.088; 84.091; 84.094; 84.099; 84.203.

CARRI.

F N. 172.268 a 172.270; 172.279 a 172.281; 173.043 a 173.045; 174.093 a 174.095; 174.205 a 174.207; 174.525 a 174.527; 174.551 a 174.553; 174.562 a 174.564; 174.570 a 174.572; 174.581 a 174.583; 174.596 a 174.598; 174.700 a 174.702; 175.307 a 175.310; 175.318 a 175.320; 175.515 a 175.517; 175.540 a 175.542; 175.550 a 175.552; 175.563 a 175.565; 175.571 a 175.573.

L N. 478.156 a 478.158; 478.375 a 478.377; 479.149 a 479.151.

Pcz N. 693.256; 693.258; 693.262; 693.265; 693.268; 693.272.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45 ed ai Controllori del materiale.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Circolare N. 133R.

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedire l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
12081 7160	Personale Famiglia	Appendino Giacomo	Messaggere	Ministero Poste
7717	»	Balloni	Commesso	» »
12629	Personale	Belfiore cav. Carmelo	CapoSezione	» Grazia e Giust.
2237	Famiglia	Berlingozzi Attilio	Segretario	» Tesoro
4858	»	Bertarelli prof. Ernesto	Professore	R. Università di Parma
11426	Personale	Bollani Gaetano	Serg. mag.	5°. artig. camp. Venezia R.
5344 1368	» Famiglia	Campoli Rodolfo	Archiv. capo	Ministero Interno
15692 23420	Personale Famiglia	Caruso Epifanio	Commesso	Direzione Poste di Firenze
951	»	Celotti Antonio	Primo rag.	Direz. Artigl. Venezia
12717	Personale	Ceroni Giovanni	Verific. tecn.	Ministero Finanze
20494	»	Cini Pietro	Commesso	Direz. Poste Milano
3040 302	» Famiglia	Crescenzi Emanuele	Verific. metr.	Ministero Agricoltura

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
17370	Personale	Danesi Dante	Brigadiere	Direzione Poste Milano
2281	Famiglia	D'Angelo Italo	Primo Rag.	Intendenza Finanza Teramo
15489	Personale	D'Erario Avv. Francesco Saverio	Pretore	R. Pretura di Molfetta
14383	»	Dubini Armillo	Messaggere	Direz. Poste e Teleg. Milano
7425	»	Durando Giulio	Maresciallo	Ministero Guerra
21971 18267	» Famiglia	Epifani Roberto	Ufficiale	» Poste
3375	»	Fabbri Ezio	»	» »
5063	Personale	Fannucci Flaviano	Maresciallo	» Guerra
35242	»	Ferri cav. Fulvio	Tenente	» »
31709	»	Gabba Alberto	»	» »
1115	Famiglia	Ghezzi Gaetano	Applicato	» Agricoltura
8669	Personale	Giaveri Antonio	Maresciallo	RR. Carabinieri Sannazzaro
1062	»	Giordano Maria	Insegnante	R. Scuola elem. " Margherita di Savoia " Tunisi
4143	»	Giuffrè Giuseppe	Maresciallo	Ministero Guerra
16126	»	Grandis Cesare	Brigadiere	» Poste
18880	»	Grippo Rocco	Aggiunto	Tribunale Potenza
17101 7367	» Famiglia	Guarnieri Guido	Geomet. Cat.	Ministero Finanze
38666	Personale	Iafolla Giovanni	S. Tenente	» Guerra
23550	:	Lucattini Lucattino	Maestro	» Istruzione
5708	»	Meli cav. avv. Salvatore	CapoSezione	» Lavori Pubblici
8564	Famiglia	Moretta Giov. Batta	Pretore	Voltri
254 perm. 2 cat.	Permanente	S. E. Avv. Mosca Gaetano	S. Segretario di Stato	Ministero Colonie
21972	Personale	Ogliengo Giovanni	Commesso	Direz. Poste di Genova
14713	»	Pacellini Vittorio	Ragioniere	R. Econ. Benef. Vac. Venezia
5276	»	Pasqualini Angelo	Maresc. Capo	9° artiglieria Pavia

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
5878	Famiglia	Pedaci Giuseppe	Ufficiale	Direz. Poste e Teleg. Milano
7048	Personale	Piro Angelo	»	Ministero Poste
11970	Famiglia	Pistone prof. Pietro	Insegnante	R. Scuola tecnica Spezia
24300	Personale	Pons prof. Silvio	Straordinario	R. Scuola tecnica " E. Betti " Pistoia
396	»	Rizza Pietro	Maestro	Ministero Istruzione
1060	»	Rizzo Beniamino	Maresc. Fin.	» Finanze
406	Famiglia	Romita Pietro	Meccanico	» Poste
10678	»	Rui Giovanni	Uffic. post.	Conegliano
7264	»	Salvadori Ernesto	Geom.catast.	Ministero Finanze
23311 13841	Personale Famiglia	Scalafani cav. Innocenzo	Agente Imp.	» »
14074	Personale	Scoffo Ettore	Maresciallo	» Guerra
40699	»	Segrè Riccardo	S. Tenente	» »
2047	Famiglia	Salan dott. Umberto	Professore	R. Sc. viticoltura Conegliano
8028	Personale	Spironel Lorenzo	Sergente	Ministero Guerra
110	Famiglia	Tessera cav. Giovanni	Archivista	» Tesoro
6050	»	Tommasina cav. Mario	Ten.Colon.	» Guerra
18601	Personale	Toschi Dugnani professoressa Maria	Insegnante	» Istruzione
11038	Famiglia	Vianello Alfonso	Capo labor.	» Finanze

Circolare N. 134R (C.).

Congresso nazionale federale della Società di pubblica assistenza in Livorno.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 20 agosto 1914.

Ritorno: dal 16 al 24 agosto 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 135R (C.).

IV Congresso internazionale delle costruzioni e dei lavori pubblici in Berna.

Pei viaggi fino alle stazioni di confine internazionale e viceversa dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 al 27 agosto 1914.

Ritorno: dal 23 agosto al 2 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100 R-1913.

Circolare N. 136R (C.).

Mostre dell'industria del latte, agrarie e zootecniche in Quistello.

Pei viaggi dei partecipanti alle mostre sovraindicate è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI

Andata e ritorno: dal 15 agosto al 31 ottobre 1914.

SPEDIZIONI DI MERCI, BESTIAME SUINO E ANIMALI DA CORTILE.

Andata: dal 15 agosto al 30 settembre 1914.

Ritorno: dal 20 settembre al 31 ottobre 1914.

Le spedizioni di animali da cortile fruiranno del ritorno gratuito, purchè l'andata sia effettuata a tariffa generale.

Il ritorno gratuito sarà accordato verso presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato della Mostra attestante che gli animali figurarono alla medesima.

Tali documenti dovranno essere ritirati dalla stazione di Quistello per l'invio al competente Controllo.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Dazio consumo. - Esenzione dei materiali destinati agli uffici ferroviari dovunque situati.

a) *È illegittima la imposizione del dazio sui generi destinati agli Uffici delle Ferrovie dello Stato, qualunque sia la loro ubicazione, entro o fuori la cinta daziaria dei Comuni chiusi.*

b) *La ripetizione dei dazi indebitamente pagati dalle Ferrovie soggetta alla prescrizione biennale di cui agli art.* 28 *della legge, e* 113 *del regolamento sui dazi di consumo.* (1)

TRIB. CIV. COSENZA. — 16-29 ottobre 1913 - Ferrovie dello Stato c. Comune di Paola.

FATTO.

L'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato con atto di citazione 5 settembre 1912 ha convenuto in giudizio il Comune di Paola asserendo che il Comune contro l'espresso divieto degli articoli 20 e 21 n. 1 della legge (testo unico) 7 maggio 1908 n. 248 sui dazi interni di consumo, ha preteso di

---

(1) Indipendentemente dalla tesi della prescrizione biennale, che non si ritiene conforme alla legge, questa sentenza merita speciale attenzione come quella che più nettamente e più csaurientemente delle altre sinora pronunciate in materia (v. Bollettino F. S. p. IV. 1911 p. 381; 1912 p. 75; 1913, p. 197) esamina da tutti i lati la questione della esenzione daziaria dei materiali destinati alle Ferrovie, dovunque introdotti e consumati, e la risolve attraverso una dotta e persuasiva confutazione di tutte le diverse eccezioni addotte in contrario.

imporre il dazio sopra la carta di modulo speciale, gli stampati ed altre materie destinate all'esercizio delle strade ferrate ed introdotte nel territorio comunale per uso del locale ufficio ferroviario del Mantenimento; che, avanzatosi contro siffatta pretesa formale reclamo in data 9 luglio e 26 agosto 1911, la Giunta Comunale di Paola, con deliberazione 4 dicembre 1911, ebbe a respingerlo; che intanto l'Amministrazione istante venne costretta a pagare in più volte, prima e dopo il reclamo, la somma di L. 239.10, oltre i pagamenti effettuati dopo il 30 giugno 1911, e per conseguenza l'istante ha chiesto: 1° che sia dichiarata illegittima l'imposizione di qualunque dazio comunale ai consumi destinati all'esercizio ferroviario in Paola, dovunque effettuati, sia fuori che dentro la cinta daziaria, e competere invece ai consumi stessi l'esenzione generale sancita dall'articolo 20 e quella speciale di cui all'articolo 21 n. 1 della legge predetta, ed in genere tutte le esenzioni contemplate dalle vigenti leggi; 2° che venga quindi condannato il Comune di Paola al rimborso di tutti i dazi indebitamente percetti nella misura di L. 293.10 sino al 30 giugno 1911, salvo più esatto calcolo, con gli interessi competenti e le spese.

Attesochè l'Amministrazione ferroviaria, oltre a richiamare l'art. 21 della legge, il quale prevede l'esenzione del dazio rispetto a tutti gli uffizi governativi per la carta di modulo speciale e gli stampati, pone principalmente a base della sua domanda la disposizione di carattere più generale contenuta nell'art. 20, che è così concepito: « I Comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio ».

Attesochè il Comune di Paola smentisce in linea di fatto di aver assoggettato a dazio la carta e gli stampati occorsi al locale ufficio ferroviario di Mantenimento, riconoscendo competere per essi la franchigia stabilita dall'art. 21; ed in quanto agli altri generi invece insiste nel diniego dell'esenzione daziaria reclamata dalla Ferrovia, invocando il disposto degli articoli 76 e 85 del regolamento generale 17 giugno 1909 n. 455, secondo cui nei Comuni chiusi l'impiego ed il consumo dei generi esenti deve seguire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta, e per ciò non pos-

sono godere dell'esenzione se non quelli degli uffici ferroviari i quali hanno sede nell'istesso fabbricato della stazione o sono compresi negli spazi e nei recinti annessi e comunicanti con le stazioni, ovvero sono a queste collegati mediante uno o più binari, mentre l'Ufficio di Mantenimento di Paola è posto nell'interno della città e non si trova in nessuna di queste condizioni.

DIRITTO.

Attesochè non essendovi contrasto relativamente agli stampati ed alla carta intestata tanto in linea di diritto per quel che riguarda l'applicabilità della esenzione stabilita dall'art. 21, quanto in linea di fatto, giacchè risulta dalla distinta presentata dalla Ferrovia, e non impugnata, che anche alcune partite di carta da scrivere da disegno furono sottoposte a tassa, tutta la disputa si riduce a vedere se in base alla legislazione vigente l'esenzione del dazio dei materiali e generi necessari per l'esercizio ferroviario sia subordinata alla condizione che il consumo di essi avvenga nelle stazioni e pertinenze, come pretende il Comune di Paola a tenore dell'art 76 del regolamento, o sia invece indipendente dal requisito della località, come sostiene l'Amministrazione delle Ferrovie, appoggiandosi all'art. 20 della legge ed eccependo l'incostituzionalità dell'art. 76 del regolamento daziario.

I. — Considerato che la tesi del Comune appare assolutamente erronea se si esamina la quistione in rapporto alla genesi ed alle successive elaborazioni delle norme legislative concernenti le esenzioni daziarie a favore delle Ferrovie.

Considerato, in fatti, che le prime agevolazioni fiscali a vantaggio dell'industria ferroviaria, intese a favorirne l'incremento, furono concesse nel campo doganale con l'esenzione dai diritti di dogana dei materiali occorrenti all'impianto ed all'esercizio delle linee;

Che, attuata l'istituzione del dazio consumo, sin dalla prima legge 3 luglio 1864 fu accolto il concetto di una esenzione obbiettiva, cioè indipendente dalla località di consumo, pei materiali destinati a servizi di interesse generale come le costruzioni telegra-

fiche e gli arsenali di terra e di mare, ma nessuna concessione di favore fu accordata alle aziende ferroviarie;

Che però ben presto per le Ferrovie cominciò a manifestarsi la tendenza di un trattamento privilegiato nel campo daziario, come era già avvenuto nella legislazione doganale in vista del sempre crescente sviluppo di questo fra i più importanti servizi pubblici;

Che la prima affermazione ufficiale di siffatta tendenza si ebbe nel progetto Magliani del 1879, in cui però prevalse non il concetto di una esenzione obbiettiva *ratione destinationis* dei materiali necessari alle Ferrovie, come quella assicurata alle altre grandi Amministrazioni governative, ma bensì di un'esenzione *ratione loci*, sotto forma di immunità territoriale per le stazioni ferroviarie dei Comuni chiusi, con l'intendimento di tutelare l'interesse della Finanza più che accordare una facilitazione fiscale alle Ferrovie, equiparando le stazioni alle barriere d'ingresso nella cinta daziaria;

Che ùn'esenzione così limitata, mentre non avrebbe giovato che in modo assai scarso alle ferrovie, non era neppure in armonia col principio fondamentale su cui è basata l'istituzione del dazio consumo, quello cioè che l'imposta daziaria ha per condizione e scopo il consumo locale e che non possono perciò essere sottoposti a dazio materie ed oggetti di un servizio pubblico d'interesse nazionale ;

Che si impose quindi, in occasione delle convenzioni ferroviarie del 1885, l'estensione alle Ferrovie del regime di favore accordato alle Amministrazioni dello Stato, e si affermò così il concetto dell'esenzione obbiettiva a lato di quello della esenzione territoriale, concretati entrambi nello art. 15 della legge 25 aprile 1885, il cui testo è redatto in questi termini:

« I Comuni non potranno imporre dazio consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate.

« Le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze saranno considerate come poste fuori del recinto daziario delle città, e dei comuni chiusi ».

« Con regolamento, da approvarsi con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, saranno determinate le dipendenze delle stazioni e sarà regolata la sorveglianza quanto al dazio consumo »;

Che sin dalla loro, prima origine, dunque, le due forme di esenzione rimasero nettamente distinte, come lo provano in modo incontrovertibile i precedenti parlamentari, dai quali si desume che l'art. 15 ebbe due diversi obbiettivi:

1° sgravare l'esercizio e le nuove costruzioni ferroviarie dell'ingente onere che avrebbero risentito pel dazio sui materiali loro destinati;

2° semplificare il servizio di vigilanza daziaria dichiarando fuori cinta le linee e le pertinenze ferroviarie e provvedere con apposito regolamento a garentire i comuni da pericoli di frodi derivanti appunto dall'immunità daziaria accordata a quelle località; che d'altronde il testo letterale dell'articolo 15 ribadisce chiaramente la distinzione dei due concetti, giacchè nella prima parte esso sancisce l'esenzione di tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate, mentre nella seconda parte pone la finzione dell'extraterritorialità delle linee, stazioni e loro dipendenze, facendone una specie di zona franca per qualsiasi merce, a chiunque appartenente, ed attribuisce poi al potere esecutivo, relativamente a questa seconda parte soltanto, la facoltà di dettare norme particolari per la determinazione della zona franca e la sorveglianza daziaria sulla stessa;

Che in effetti il regolamento 9 agosto 1886 n. 4035, emanato ad esecuzione dell'art. 15 della legge del 1885, tanto nella relazione illustrativa che lo accompagna, quanto nelle singole disposizioni, rimane fedele al criterio della legge, non occupandosi di altro che delle modalità per la riscossione del dazio sui generi dei privati introdotti dalle stazioni ferroviarie nella cinta dei Comuni chiusi e per la vigilanza dentro la stazione allo scopo di evitare frodi, restringendo così il suo compito al disciplinamento della sola esenzione territoriale ai termini del secondo e terzo comma dell'art. 15, concetto che risulta precisato lucidamente anche nell'intestazione del decreto « Regolamento pel regime daziario delle stazioni di ferrovia nei comuni chiusi;

Che il testo unico delle leggi daziarie 15 aprile 1897 n. 161 riprodusse integralmente le due disposizioni dell'art. 15, ma, con criterio razionale di metodo, le sdoppiò, collocando quella dell'immunità territoriale delle stazioni e dipendenze all'articolo 5 sotto la

rubrica « Classificazione dei Comuni », e quella dell'esenzione dei materiali all'art. 19 n. 4 sotto il titolo « esenzioni »;

Che il regolamento generale 27 febbraio 1898 per l'esecuzione del predetto testo unico, nel disciplinare agli articoli 46, 47, 49, 67 e 69 le materie stesse già contemplate nel regolamento 9 agosto 1886, non ripetette espressamente il precetto della esenzione *ratione destinationis* appunto perchè già consacrato dalla legge, ma nel farvi riferimento all'art. 159, sempre a proposito della vigilanza, pose ancora in maggiore evidenza il concetto dell'esenzione piena dei « generi pel servizio della ferrovia » in contrapposto ai generi soggetti a dazio ad uso dei particolari;

Che la distinzione delle due specie di franchigia fu sostenuta ed anzi resa ancor più marcata dalla legge 6 luglio 1905 n. 323 pel consolidamento dei canoni daziari, in cui la norma relativa alla esenzione *ratione destinationis* dei generi occorrenti alle ferrovie trovasi scritta all'art. 25, mentre nell'art. 26, è riprodotta la norma dell'extra-territorialità delle stazioni insieme alla disposizione riguardante il regolamento per la determinazione delle dipendenze e la sorveglianza daziaria su di esse;

Che lo stesso sistema venne adottato dal vigente testo unico delle leggi sul dazio 7 maggio 1908, n. 248, il quale pose all'art. 6, sotto il titolo « Classificazione dei Comuni », il precetto relativo all'immunità territoriale delle stazioni, ed all'articolo 20, sotto il titolo « Eesenzioni » quello riflettene l'esenzione dei materiali per le ferrove;

Considerato che dall'esposizione dei precedenti e dello stato attuale della legislazione in materia è dato quindi concludere che il regime daziario di favore accordato alle ferrovie comprende due distinte forme di esenzione: cioè l'immunità territoriale delle stazioni, diretta principalmente a garentire al Comune, lungo tutta la linea formata dalle stazioni e dipendenze, la stessa sorveglianza che esso può esercitare lungo il resto della cinta daziaria; e l'esenzione dei materiali destinati alla costruzione ed allo esercizio delle strade ferrate, esenzione di carattere assoluto ed intesa ad esclusivo vantaggio della Ferrovia, dovunque questa svolga la propria attività, e per ciò non sottoposta ad alcuna restrizione entro limiti di luogo.

II. — Considerato che l'erroneità della tesi del Comune è dimostrata non solo dagli argomenti di carattere storico-esegetico fin qui accennati, ma anche da ragioni di logica giuridica e di convenienza pratica;

Considerato invece che, come osserva giustamente la difesa delle Ferrovie, la nozione del DIRITTO AL DAZIO è ben diversa da quella della MANIERA DI RISCOSSIONE DEL DAZIO;

Che l'esenzione *ratione destinationis* delle materie necessarie alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie si attiene appunto alla nozione del diritto al dazio, e per l'indole sua non è soggetta a limitazioni di tempo, e di luogo dovendo i generi dichiarati esenti rimanere tali sempre e dovunque sotto la unica condizione che raggiungano la destinazione a causa della quale l'esenzione è dovuta;

Che invece la finzione di extraterritorialità delle stazioni ferroviarie e dipendenze riguarda il regime di sorveglianza in rapporto al sistema di riscossione del dazio e quindi all'esistenza della cinta daziaria nei comuni chiusi, ed è di sua natura relativa, per modo che tutto quanto si trovi nelle località predette, a chiunque appartenente, si presume non ancora destinato al consumo locale, non ancora passibile per ciò di tributo daziario e quindi immune *ratione loci;*

Considerato che di fronte a questa categorica distinzione dei due concetti è evidentemente arbitraria la pretesa del Comune di Paola, che confonde l'una esenzione con l'altra, senza riflettere che se non vi fossero comuni chiusi l'esenzione territoriale non avrebbe ragione di essere e non per questo verrebbe meno l'esenzione obbiettiva dei materiali:

Che d'altronde la legge, nell'accordare alle ferrovie l'esenzione *ratione destinationis*, non ha avuto di mira la posizione topografica dei locali, ed uffici ferroviari, perchè se tale fosse stata l'intenzione del legislatore avrebbe esplicitamente limitata l'esenzione a ciò che viene introdotto nelle stazioni, ma invece usando la formula generica « tutto ciò che è destinato all'esercizio delle strade ferrate senz'altro ha voluto chiaramente stabilire un trattamento di favore per l'azienda ferroviaria presa nel suo insieme, riguardata come formante un tutto indivisibile, che non può (dico) scindersi nei suoi uffici direttivi, amministrativi ed esecutivi per fare un trattamento fiscale diverso all'uno o all'altro di essi a seconda

che si trovino dentro o fuori la sede della linea ferroviaria, mentre tutti quanti insieme concorrono a formare l'esercizio ferroviario e tutti egualmente sono necessari pel regolare funzionamento di questo complicato e gigantesco organismo;

Che il fatto di trovarsi gli uffici direttivi ed amministrativi nel fabbricato di una stazione ovvero entro l'abitato del Comune, è una circostanza puramente contingente ed accidentale, la quale per ciò non può influire ad alterare l'indole e la portata di un privilegio che, mirando alle finalità dell'azienda ferroviaria, non richiede altra condizione di applicabilità che quella della destinazione dei generi all'esercizio;

Considerato che il principio testè esposto della unità organica dell'azienda ferroviaria toglie ogni valore al più importante degli argomenti adottti dal Comune di Paola per suffragare la sua tesi, l'argomento, cioè, che secondo l'art. 15 della legge del 1885 non basta che il genere colpito da un dazio comunale serva all'esercizio ferroviario per ritenerlo esente da dazio, ma occorre anche che il suo impiego o consumo si riferisca direttamente e materialmente alle linee ferroviarie poste nel territorio del Comune al quale l'esenzione è richiesta;

Che evidentemente la formula « esercizio ferroviario » adoperata dal legislatore ha un significato ben più ampio, comprendendo tutto quel complesso di attività indispensabili per il funzionamento di un sì vasto organismo tecnico-amministrativo, considerato nei suoi mezzi non altrimenti che nei suoi fini, nei suoi ambienti, come nei suoi stadi di preparazione e di attuazione, di direzione e di esecuzione, e per ciò non ammette nessun limite di territorio nè distinzione alcuna di ciò che serve direttamente o indirettamente allo esercizio ferroviario;

Considerato che il Comune di Paola crede inoltre di poter giustificare il suo punto di vista osservando che una esenzione per la sola ragione della destinazione quanto ai generi diretti ad uffici ferroviari posti entro la cinta daziaria, non comunicanti con la stazione, aprirebbe il varco ad un continuo contrabbando ai danni del Comune, perchè riuscirebbe praticamente impossibile assodare se davvero i generi diretti a quegli uffici fossero destinati ad essere impiegati nella costruzione e nell'esercizio della ferrovia;

Che tale obbiezione però appare priva d'importanza se si riflette anzitutto che disgiunti dalla rete ferroviaria possono essere i soli uffici dove si esercitano funzioni direttive e dove perciò il regime di favore trova scarsa applicazione;

Che del resto ad evitare il pericolo di frodi basta la preventiva notificazione all'autorità daziaria, come è prescritto dagli articoli 77 e seguenti del regolamento per tutti gli altri generi dichiarati esenti dall'art. 21 della legge pure per ragione di destinazione e diretti ad altra Amministrazione governativa, pei quali non è richiesta affatto la condizione dell'impiego in determinate località, ma è sufficiente il solo requisito della destinazione per aver la sicurezza che i generi saranno impiegati e consumati soltanto nei luoghi ove mediatamente o immediatamente si svolge l'attività del servizio pubblico a cui occorrono;

Considerato all'opposto che l'accettazione della teoria propugnata dal Comune di Paola porterebbe a conseguenze manifestamente illogiche ed ingiuste.

Che infatti il principio dell'esenzione obbiettiva verrebbe a subire un'applicazione tanto diversa nei comuni aperti e nei comuni chiusi da riuscire efficace nei primi e quasi illusorio negli altri, giacchè in questi ultimi la maggior parte degli uffici amministrativi e direttivi hanno sede entro la cinta daziaria;

Che si verrebbe inoltre a stabilire una disparità di trattamento anche fra i vari uffici ferroviari posti nello stesso comune chiuso, poichè, come è risaputo, nelle grandi città, per l'insufficienza dei locali delle stazioni, non solo gli uffici di Amministrazione ma anche quelli di immediata gestione dei servizi attivi si trovano situati parte nel fabbricato della stazione e parte negli immediati dintorni, ma senza il collegamento mediante binario;

Che nessuna ragione potrebbe giustificare questa disuguaglianza di trattamento fra uffici di una stessa azienda aventi assoluta identità di essenza e di funzioni, dei quali alcuni beneficierebbero dell'esenzione ed altri ne verrebbero esclusi, sol perchè degli uffici posti nello stesso comune chiuso alcuni hanno sede nei locali della stazione o comunicano con essa e gli altri ne sono disgiunti.

III. — Considerato, dopo quanto si è detto intorno all'origine ed all'indole della legislazione sul regime daziario, « pro ferrovia », che non poteva il potere esecutivo, in virtù della funzione

regolamentare che gli è demandata, modificare la legge fondendo, come fece all'articolo 76 del regolamento generale dei dazi consumo, in una sola le due specie di franchigia dalla legge mantenute distinte, e sottoporre la esenzione obbiettiva, di cui per lo articolo 20 del testo unico del 1908 fruiscono tutti i generi destinati alla costruzione ed all'esercizio ferroviario, alla condizione che il loro consumo avvenga nei luoghi che godono della finzione dell'extraterritorialità secondo l'articolo 6 dello stesso testo unico;

Che tanto meno una così ampia facoltà modificatrice della legge poteva consentirsi al potere esecutivo in quanto che il compito espressamente riservato al regolamento fu quello di integrare con norme particolari solo il secondo dei precetti dell'articolo 15 della legge sulle convenzioni ferroviarie, quello relativo alla extraterritorialità, e non già il secondo riguardante l'esenzione *ratione destinationis*;

Che a togliere qualsiasi dubbio sui limiti di codesto compito devoluto al regolamento basta notare che non solo il potere esecutivo col coordinamento delle leggi daziarie nel testo unico del 1897 e in quello del 1908, ma anche il potere legislativo mantenne nettamente la distinzione dei due concetti nella legge sul consolidamento dei canoni daziari 6 luglio 1905 n. 323 (alla quale, pertanto, deve attribuirsi il valore di una interpretazione autentica) ove la disposizione di rinvio al regolamento trovasi scritta nell'articolo 26 contenente la norma dell'extraterritorialità, ma non trovasi punto richiamata nè accennata nell'articolo 25 riflettente l'esenzione dei generi destinati alla ferrovia;

Considerato che l'incostituzionalità dell'art. 76 del regolamento è resa ancora più manifesta dalla stridente contraddizione logica col sistema della legge;

Che, infatti, ammessa la simultaneità dei requisiti della destinazione e della località, uno dei due precetti che vi si riferiscono, e che il vigente testo unico del 1908 prevede distintamente all'articolo 20 ed all'art. 6, diverrebbe superfluo, e non è neppure a supporsi la superfluità di una disposizione legislativa;

Che sarebbe poi far torto al buon senso del legislatore attribuirgli di aver voluto istituire a favore delle ferrovie un'esenzione *ratione destinationis* pei consumi fatti nei posti, realmente o in base a finzione di estraneità, fuori della cinta daziaria; cioè colà dove tutto è già esente, per tutti e non solo per le ferrovie;

Che invero se l'esenzione dei materiali dovesse essere vincolata alla condizione dell'impiego e del consumo in sede ferroviaria (stazioni e dipendenze), non vi sarebbe bisogno di dichiarare specificatamente esenti i materiali destinati alle ferrovie, per la ragione assai semplice che fino a quanto non entrano nella cinta daziaria, essi sono esenti *ratione loci,* come qualsiasi altro genere a chiunque appartenente, poichè nei comuni chiusi nessun genere diventa daziabile se non in quanto venga introdotto: per significare qualche cosa, dunque, l'esenzione *ratione destinationis* deve aver effetto precisamente nell'interno della cinta daziaria;

Considerato, per conseguenza, che è evidente l'eccesso di potere da parte del Governo nell'esercizio della potestà regolamentare, avendo esso limitata l'esenzione *ratione destinationis,* che per l'art. 20 della legge non è sottoposta ad alcuna condizione, a quella del consumo dei generi esenti nelle località dichiarate fuori cinta; sicchè la disposizione dell'art. 76 del regolamento, che è contraria alla legge, non può essere applicata dall'autorità giudiziaria pel preciso disposto dell'art. 5 della legge 20 marzo 1865 sul contenzioso amministrativo.

IV. — Considerato che, essendo illegittima l'imposizione del dazio sui generi destinati agli uffici delle ferrovie dello Stato in territorio di Paola, ed occorrenti all'esercizio ferroviario, qualunque sia l'ubicazione degli uffici stessi dentro o fuori la cinta daziaria, ne deriva l'obbligo del Comune di rimborsare le somme indebitamente riscosse per tale titolo, a tenore dell'art. 1145 Codice Civile;

Che però il periodo del rimborso va limitato al biennio anteriore alla domanda giudiziale in conformità del disposto degli articoli 28 della legge e 113 del regolamento sul dazio consumo, e decorre quindi dal 5 settembre 1910;

Che dalla detta data fino al 6 marzo 1913 l'ammontare delle somme pagate dall'Amministrazione ferroviaria, giusta distinta in atti, non contestata dal Comune, risulta di lire 1320,55.

Che su questa somma debbono essere corrisposti gli interessi moratori dal giorno della domanda giudiziale a norma degli articoli 1223 e 1231 del Codice civile;

Considerato che le spese del giudizio vanno a carico della parte soccombente;

P. Q. M. — Il Tribunale, uditi i procuratori delle parti, pronunziando sulla domanda proposta dall'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato contro il comune di Paola con atto 5 settembre 1912, respinta ogni contraria e diversa eccezione ed istanza, provvede come segue:

1° — Dichiara illegittima l'applicazione del dazio consumo sulle materie destinate ai locali ed agli uffici ferroviari in territorio del Comune di Paola, dovunque situati, dentro o fuori la cinta daziaria.

2° — Conseguentemente condanna il Comune di Paola alla restituzione di tutte le somme versate dall'Amministrazione ferroviaria per dazio consumo sui generi introdotti nei locali ed uffici predetti, con decorrenza dal 5 settembre 1910 fino al 6 marzo 1913, nella somma complessiva di lire 1320 e cent. 55, cogli interessi del 4 per cento dal giorno della domanda giudiziale, salvo rimborso dei pagamenti successivi.

3° — Condanna lo stesso Comune alle spese del giudizio ecc.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 195. (Bollettino N. 26-1914). — A pagina 746, togliere la virgola dopo la parola « officine » esistente di contro al buono T. 362 (già L. 328).

Nella penultima linea della stessa pagina 746, aggiungere l'esponente 1 al Mod. A. 145.

Nell'ultima linea del prospetto allegato alla Circolare 72-1914 (Boll. 31, pag. 939) sostituire la parola « *volume* » con la parola « *colonna* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 33

13 AGOSTO 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. *n.* 759 *del* 25 *giugno* 1914 *che approva e rende esecutoria la convenzione pel riscatto, da parte dello Stato, della ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 23 luglio 1854, n. 83 del Regno di Sardegna, con la quale fu autorizzata la costruzione — mediante concessione all'industria privata — di una ferrovia da Alessandria per Tortona e Voghera a Stradella, con diramazione da Tortona a Novi;

Visto il Decreto 18 gennaio 1856, del Ministro dei LL. PP. del Regno di Sardegna, col quale detta concessione fu accordata ad una Società anonima costituitasi in data 3 ottobre 1855, rogito Credazzi, notaio in Voghera, con la garanzia da parte dello Stato del prolungamento della ferrovia stessa fino al confine Piacentino in direzione di Castel San Giovanni;

Visto il Decreto Ministeriale del Governo Parmense in data 4 maggio 1857, confermato con decreto Sovrano 4 luglio stesso anno, col quale fu accordato ad un gruppo di banchieri — i quali cedettero subito la concessione ad una Società costituitasi il 6 lu·lio stesso anno e denominata « Società per la strada ferrata da Pia:enza al confine sardo » — la concessione della costruzione e dell'esercizio dello stesso tronco di ferrovia;

Ritenuto che, con istrumenti in data 20 giugno 1858 (rogito Turvano di Torino) e 2 luglio stesso anno (rogito Guastoni di Piacenza), le due predette società si associarono pel completamento

(1) Pubblicata nella « Gazzetta ufficiale » N. 186 del 5 agosto 1914.

della intera linea e le relative convenzioni furono approvate il 19 giugno 1858 dal Governo parmense ed il 26 stesso mese dal Governo sardo;

Che le due società, successivamente, si fusero insieme sotto la denominazione di « Società anonima per le strade ferrate da Alessandria e Novi a Stradella e da Piacenza al confine sardo per Castel San Giovanni »; ed il relativo statuto fu approvato con Regio Decreto 23 dicembre 1859, senza che venissero variati i capitolati relativi alle due concessioni, ad eccezione di quanto riguardava la durata della Società, la quale veniva stabilita in anni ottantacinque, in conformità della concessione sarda;

Visto il Decreto luogotenenziale 12 luglio 1859 col quale venne approvato il contratto di pari data, per la cessione allo Stato, da parte della Società concessionaria, dell'esercizio della intera ferrovia, per tutta la durata della concessione, nonchè per l'eventuale conversione di azioni sociali in rendita del debito pubblico;

Ritenuto:

1° che, in base alle norme di cui alla citata convenzione, lo Stato si rese proprietario di n. 33806 azioni sulle 35700 costituenti il capitale sociale, onde la Società continuò a sussistere per le altre 1894 azioni rimaste in circolazione, e, d'altra parte, lo Stato divenne così esercente della ferrovia e principale azionista della società;

2° che l'intero tronco da Alessandria a Stradella, il tronco intermedio da Stradella al confine e quello dal confine sardo a Piacenza, furono rispettivamente aperti all'esercizio il 22 luglio 1858, il 20 ottobre 1859 ed il 19 gennaio 1860;

3° che con l'articolo 90 del capitolato per la concessione del tronco sardo, il Governo si riservò la facoltà di riscattare la concessione dopo trent'anni, salvo preavviso di almeno un anno e che, con l'articolo 81 del capitolato per la concessione del tronco parmense, lo Stato si riservò eguale facoltà, dopo decorsi quindici anni dal termine in cui il tronco doveva essere compiuto, senza obbligo di alcun preavviso;

4° che, coi detti articoli di capitolato, fu altresì disciplinato il procedimento per la liquidazione del corrispettivo di riscatto;

5° che, mediante formale atto di diffida 20 dicembre 1903, fu dichiarato alla società che il Governo intendeva riscattare l'intera ferrovia;

Vista la legge 11 luglio 1909, n. 488, che, fra l'altro, approvò la detta diffida e dichiarò effettuato il riscatto della ferrovia in parola, autorizzando il ministro del tesoro a valersi dei mezzi indicati negli articoli 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, e 3 della legge 24 dicembre 1908, n. 731, per la provvista dei fondi necessari al pagamento del corrispettivo di riscatto, dei relativi interessi e delle provvisionali da versare alla Società concessionaria, fino a completa definizione delle controversie, insorte, relativamente al riscatto medesimo ed alla liquidazione dell'indennità, salvo conguaglio;

Considerato che, in seguito ai computi fatti, il prezzo capitale di riscatto della intera ferrovia al 1° gennaio 1905, è risultato di L. 43.970.417,84 (lire quarantatremilioni novecentosettantamila quattrocentodiciassette e centesimi ottantaquattro) pur tenuto calcolo — in deduzione — del valore del materiale rotabile occorso per l'esercizio della linea, in relazione all'incremento del traffico — ed in aumento — del rimborso, a favore della Società, delle maggiori somme versate allo Stato, a titolo di partecipazione agli utili dell'azienda, essedo stata la detta partecipazione liquidata senza tener conto, fra le spese dell'azienda, dell'onere derivante dal concorso della ex-concessionaria nelle spese pel materiale rotabile;

Riconosciuta l'opportunità di definire — in occasione della liquidazione del corrispettivo di riscatto — anche le divergenze insorte fra il Gooverno e la Società, in ordine alle somme da quest'ultima ancora dovute, per lavori di primo impianto fino alla data di statizzazione della ferrovia;

Ritenuto che l'importo a debito della Società per tale titolo venne di comune accordo liquidàto in L. 70.637,19 (lire settantamila seicentotrentasette e centesimi diciannove) e che, a tacitazione del debito stesso, la Società ha ceduto allo Stato le annualità scadute e scadende dal luglio 1905 al luglio 1927 del suo credito verso la Provincia di Piacenza, in base a scrittura privata 16 giugno 1889;

Ritenuto infine che si è proceduto al conguaglio delle ragioni di debito e di credito della Società per la quota spettante ai posses-

sori dei titoli tuttora in circolazione; mediante conto corrente al saggio reciproco dell'interesse legale commerciale e che il conto stesso si chiude con un debito dello Stato di L. 2.379.160,66 valuta 1° gennaio 1911;

Veduta la convezione 27 gennaio 1912 per la liquidazione definitiva delle pratiche del riscatto di cui trattasi — in relazione alle risultanze sovraesposte — contenente anche le modalità di pagamento dell'accennato residuo debito dello Stato;

Considerato che la convenzione suddetta — stipulata in base agli accordi approvati dall'assemblea generale degli azionisti del 21 giugno 1911 — è già impegnativa per la Società concessionaria;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, Segretari di Stato per i lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione 27 gennaio 1912, stipulata fra l'Amministrazione governativa e la Società anonima, già concessionaria della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza, pel riscatto della ferrovia stessa, con effetto retroattivo al 1° gennaio 1905, e per la liquidazione delle somme, dovute dalla Società suddetta per i lavori di primo impianto, eseguiti sulla ferrovia sino al 1° gennaio 1905 stesso.

Art. 2.

Con separati decreti Ministeriali sarà provveduto all'iscrizione di apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, pel pagamento delle somme dovute alla Società anonima già concessionaria della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza, in dipendenza del riscatto suaccennato, in base alla convenzione, approvata con l'articolo 1 e salve le risultanze del conto di conguaglio del periodo dal 1° gennaio 1911 in avanti, nonchè all'autorizzazione del detto pagamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 giugno 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — RUBINI.

Visto, *Il Guardasigilli*: DARI.

RR. Decreti *n.* 758 *del* 1° *agosto* 1914 *e n.* 790 *del* 6 *agosto* 1914, *che vietano l'esportazione dal Regno di talune merci* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per l'interno, d'accordo con quelli delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A partire da oggi è vietata l'esportazione delle merci seguenti:

a) il frumento, la segala, l'avena, l'orzo, il riso, il granturco ed altre granaglie non nominate; le farine, i semolini, la crusca, il pane ed il biscotto di mare, le panelle di noce e di altre materie, il fieno, la paglia e le carrubbe;

b) il caffè e lo zucchero;

c) i cavalli, i muli, gli asini, animali bovini, la carne fresca ed i piccioni vivi;

d) gli oggetti di vestiario e di equipaggiamento della truppa nonchè le pelli preparate, i panni, le tele ed in genere tutte le materie prime occorrenti per la fabbricazione degli oggetti medesimi;

e) i veicoli di ogni genere compresi gli aereoplani ed i dirigibili, nonchè i loro motori separati e relative parti di ricambio, le stoffe gommate, i cilindri per gas compressi, le funi di acciaio di alta resistenza, i legnami speciali per costruzioni aereonatiche;

---

(1) Pubblicati nella « Gazzetta ufficiale » N. 183 del 2 agosto 1914 e N. 188 del 7 agosto 1914.

f) carbone, petrolio, benzina, glicerina, materie lubrificanti;

g) rame, alluminio, piombo, silicio, nitrato di sodio, acido solforico, acido nitrico, carburo di calcio, acetone, anidrite solforica, acido picrico e carbonato di sodio;

h) i medicinali, il materiale sanitario in genere, gli oggetti e gli strumenti di medicatura;

i) le merci indicate nell'art. 216 del codice per la marina mercantile.

Art. 2.

Eccezioni alle disposizioni del presente decreto potranno essere consentite dal ministro delle finanze, sentito il presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro di agricoltura, industria e commercio.

Art. 3.

Le infrazioni al divieto di cui all'art. 1 saranno punite ai termini degli articoli 97 e seguenti della legge doganale 26 gennaio 1896, n. 20.

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° agosto 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — RAVA — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 1° agosto 1914, n. 758, col quale è vietata l'esportazione di alcune merci;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze di concerto con quelli della marina e dell'agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione col R. decreto del 1° agosto 1914, n. 758, sono aggiunte le seguenti: pelli crude, bestiame ovino, legumi secchi, paste alimentari, formaggi di pasta dura, ferrovie portatili, verghe d'oro e monete.

Art. 2.

La spedizione in cabotaggio delle merci di vietata esportazione in virtù del citato R. decreto 1° agosto 1914, n. 758, e dell'art. 1 di questo Nostro decreto è sottoposta alle norme che saranno stabilite dal ministro delle finanze per accertare la reintroduzione nello Stato delle merci stesse entro il termine fissato dalla dogana del porto di partenza.

Le merci per le quali non sia data la prova della reintroduzione nello Stato nei modi che saranno prescritti con le dette norme saranno considerate come esportate in frode al divieto.

Art. 3.

Agli effetti delle disposizioni contenute nel citato R. decreto del 1° agosto 1914, n. 758, è considerata come esportazione anche la riesportazione da deposito o a scarico di bolletta di temporanea importazione e la spedizione in circolazione.

È invece permessa sotto l'osservanza delle disposizioni dell'art. 2 del presente decreto come per merci in cabotaggio, l'esportazione per la Tripolitania, la Cirenaica, l'Eritrea e la Somalia di tutte le merci colpite dal divieto.

È del pari permesso l'imbarco delle dette merci per provviste di bordo, purchè le quantità ne siano limitate agli stretti bisogni della navigazione, secondo il giudizio delle autorità marittime.

Art. 4.

Oltre alle pene di cui all'art. 3 del R. decreto 1° agosto 1914, n. 758, sono applicabili alla fraudolenta esportazione di una qualsiasi delle merci colpite da divieto le pene comminate dall'articolo 326 del Codice penale.

Art. 5.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 agosto 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — RAVA — MILLO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

Ordine di Servizio N. 265. (M.).

Limitazione a Messina Porto del servizio ai trasporti da e per il mare.

A datare dal 10 agosto 1914 il servizio merci a piccola velocità ordinaria nella stazione di Messina Porto viene limitato ai trasporti a carro completo da e per il mare.

In relazione a quanto sopra nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) a pag. 55 dovrà esporsi di fronte al nome di Messina Porto nella colonna 10 il richiamo (15), riportando a piè di pagina la seguente annotazione:

(15) Limitatamente ai trasporti a carro completo da e per il mare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 266. (M. C. e L.).

Sistemazione degli impianti per il servizio merci, attivazione dei segnali di protezione ed estensione del servizio merci nella fermata di Costigliole (Motta di).

Dal giorno 17 agosto 1914 saranno attivati i nuovi binari per il servizio merci e i segnali di protezione della fermata di Costigliole (Motta di) della linea Asti-Castagnole Lanze, la quale pertanto resta dotata dei seguenti impianti:

Fabbricato viaggiatori al Km. 12 + 180 a sinistra nel senso da Asti a Castagnole Lanze;

Scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa e di fianco, servito da binario tronco allacciato nei due sensi al binario di corsa mediante deviatoi in corrispondenza alle progressive Km. 11 + 820 e Km. 12 + 052 e incontrati di punta dai treni dispari quello verso Asti e dai treni pari quello verso Castagnole Lanze; binario di carico e scarico diretto, allacciato al predetto binario tronco; bilancia a ponte da 40 tonnellate, grue da 6 tonnellate e sagoma limite;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4307 con la chiamata CO;

Segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria situati quello verso Asti a m. 1,125 e quello verso Castagnole Lanze a m. 1,618 dala punta del corrispondente deviatoio estremo, e a destra dei treni ai quali comandano.

Le leve di manovra dei semafori sono collegate mediante serrature di sicurezza ai deviatoi interessanti il binario di corsa.

Dalla stessa data la fermata di Costigliole (Motta di) viene ammessa anche ai trasporti — dai quali è ora esclusa — di veicoli, in servizio interno e cumulativo italiano.

In conseguenza di quanto sopra nella Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio, si dovrà a pagina 19, di fronte al nome di Costigliole (Motta di) cancellare l'indicazione Bᵉ-Vᵉ, e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato, (edizione luglio 1908) » a pag. 35, di fronte al nome di Costigliole (Motta di) si dovrà, nelle colonne 11, 13, 15 e da 17 a 21 esporre rispettivamente /V/S/T/1/e/1/40/S//.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 267. (C.).

Concessione speciale VII.

(Vedi Ordine di Servizio N. 15-1914).

Nell'elenco degli Istituti di carità ammessi a fruire della Concessione speciale VII, aggiungasi, seguendo l'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Opera Pia dei Piccoli Chierici di S. Giuseppe — *Susa.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 268. (M. L.).

Rifornimento, riparazione e sostituzione dei fanali dei segnali fissi e di quelli da illuminazione.

Allo scopo di unificare le norme vigenti in merito alla fornitura delle materie e degli oggetti di consumo per la pulizia e la illuminazione dei fanali fissi di stazione e della via in consegna agli agenti del Servizio Movimento e dei Lavori ed in merito alla riparazione e sostituzione di detti fanali, si stabilisce quanto appresso:

Alla fornitura delle materie e degli oggetti di consumo occorrenti per la pulizia e l'accensione dei lumi contenuti nei fanali dei segnali fissi delle stazioni e della via, dei dischetti da deviatoio, da ponti a bilico, kilometrici, di orientamento, di cambiamento di livelletta, di entrata ed uscita dei tratti a dentiera, di

illuminazione ai P. L. ed alle case cantoniere, delle gru idrauliche e piattaforme ecc., provvederà il Servizio al quale appartiene l'agente che ha l'incarico dell'accudienza di detti lumi.

Alla riparazione e sostituzioni di parti od al ricambio completo del lume o del fanale che lo contiene, sia nel caso di fanali da illuminazione fissi sia in quello da segnali fissi, specificati sopra, provvederà esclusivamente il Servizio del Movimento, dopo avute in consegna dal Servizio Lavori le scorte dei fanali.

La consegna di tali scorte, già iniziata per qualche Compartimento, verrà continuata per accordi diretti fra le Divisioni dei due Servizi, a mano a mano che i laboratori di fanaleria dei Riparti tecnici del Movimento, saranno in grado di provvedere a tali riparazioni.

Tale consegna e riparazione riguarda tutti i lumi ed i fanali sopra specificati, fatta eccezione, per ora, degli involucri-fanali dei dischetti da deviatoio ai quali i provvedimenti saranno applicati in seguito previ accordi fra i Servizi del Movimento e Lavori.

Continuerà a provvedere il Servizio Lavori alla manutenzione e sostituzione delle camicie a lenti colorate dei dischetti bassi (marmotte).

Con istruzioni a parte del Servizio del Movimento verranno in seguito indicate le norme da seguire dai citati laboratori per l'unificazione dei fanali dei segnali fissi e per la richiesta dei pezzi di ricambio; frattanto si dovrà aver presente per norma nel concentramento delle scorte dei fanali che sulle linee principali i dischi verranno gradatamente sostituiti da semafori.

Gli agenti che hanno l'incarico dell'accudienza dei fanali fissi da illuminazione o da segnali dovranno rivolgersi, per quanto occorra, al Capo della prossima stazione provvedendo provvisoriamente in caso di avarie al lume od al fanale che ne impediscano il normale funzionamento a seconda che sia possibile o no sostituirli con altri a mano oppure a fare le segnalazioni a mano giusta l'articolo 52 del Regolamento Segnali.

Il Capo stazione provvederà subito, con la propria scorta, alla sostituzione del fanale guasto, inviando questo, col primo mezzo, al laboratorio di fanaleria del Riparto tecnico.

In mancanza di scorta chiederà invece telegraficamente al Riparto stesso la sostituzione del fanale guasto, indicandone il tipo.

Le presenti norme andranno in vigore col 1° settembre 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 10, 11, 46, *ai Capi squadra Lavori ed ai Guardiani e Cantonieri surroganti del Servizio Lavori che abbiano l'incarico dell'accudienza di un segnale fisso, ai Capi squadra ed agli agenti addetti ai Laboratori di fanaleria ed alle lampisterie.*

Ordine di Servizio N. 269. (C.).

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 202-1914).

In seguito all'avvenuta apertura all'esercizio della stazione di Cavanella Po, col 16 agosto 1914 la tariffa locale N. 220 P. V. serie A, B^a e B^b, C^a e C^b, valevole rispettivamente per i trasporti di barbabietole in natura, zucchero greggio, melasso e zucchero comune, sarà estesa alle spedizioni di barbabietole in natura, in destinazione della suddetta stazione di Cavanella Po e a quelle di zucchero greggio, melasso e di zucchero comune, in partenza dalla stazione medesima.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nelle intestazioni delle serie anzidette, nelle quali sarà, in conseguenza, da sopprimere la indicazione della stazione di Loreo.

Inoltre, nella annotazione (1) a piè dei prospetti delle serie medesime devono essere cancellate le parole « di Cavanella di Po e ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 270. (M. C.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

Con Regi Decreti N. 758 e 790 in data 1° e 6 agosto 1914, è stata vietata, fino a nuovo avviso, l'esportazione delle seguenti merci:

frumento, segala, legumi secchi, avena, orzo, riso, granturco ed altre granaglie non nominate; farine, semolini, crusca, paste alimentari, pane e biscotto di mare; formaggi di pasta dura;

panelle di noce e di altre materie, fieno, paglia e carrube;

caffè e zucchero;

cavalli, muli, asini, animali bovini, bestiame ovino, carne fresca e piccioni vivi;

oggetti di vestiario e di equipaggiamento della truppa, nonchè pelli crude, pelli preparate, panni, tele ed in genere tutte le materie prime occorrenti per la fabbricazione degli oggetti medesimi;

veicoli di ogni genere, compresi aereoplani e dirigibili, nonchè loro motori separati e relative parti di ricambio, ferrovie portatili, stoffe gommate, cilindri per gas compressi, funi d'acciaio di alta resistenza, legnami speciali per costruzioni aereonautiche;

verghe d'oro e monete;

carbone, petrolio, benzina, glicerina, materie lubrificanti;

rame, alluminio, piombo, silicio, nitrato di sodio, acido solforico, acido nitrico, carburo di calcio, acetone, anidride solforica, acido picrico e carbonato di sodio;

medicinali, materiale sanitario in genere, oggetti e strumenti di medicatura;

merci indicate nell'art. 216 del codice per la marina mercantile, e cioè: cannoni, fucili, carabine, revolvers, pistole, sciabole ed altre armi, da fuoco o portatili, di ogni genere; munizioni da guerra; attrezzi militari di qualunque specie, e generalmente tutto ciò

che, senza manipolazione, può servire ad immediato armamento marittimo o terrestre.

Di conseguenza è sospesa l'accettazione delle spedizioni per l'estero delle merci stesse. Soltanto è ammesso il *transito* di quelle per le quali le Dogane dei porti di sbarco avessero rilasciato bollette a cauzione o bollette di *esenzione con permesso di transito*.

Inoltre, essendo vietata l'esportazione dei veicoli d'ogni genere, compresi, perciò, anche i veicoli ferroviari, ne consegue che i trasporti di merci, di cui è ammessa l'uscita dal Regno, potranno essere soggetti a trasbordo ed anche, date le attuali condizioni degli scambi internazionali, non giungere in possesso della Amministrazione estera in corrispondenza.

L'accettazione dei trasporti, dei quali non è vietata l'esportazione o dei quali è ammesso il *transito*, avrà quindi sempre luogo a tutto rischio e pericolo dei mittenti.

Qualora per il proseguimento della merce all'estero si rendesse necessario il trasbordo, si dovrà avvisarne il mittente perchè fornisca disposizioni, ed ove queste siano nel senso di eseguire il trasbordo, sarà a ciò provveduto a cura dell'Amministrazione ed a spese del mittente.

Nel caso poi che il trasporto non possa aver corso in alcun modo, sarà da provvedersi a sensi dell'art. 18 della Convenzione di Berna.

In ogni caso non incomberà all'Amministrazione alcuna responsabilità, trattandosi di trasporti accettati a tutto rischio e pericolo dei mittenti.

Si avverte infine che, sempre per effetto delle suddette disposizioni, non potranno essere accettati per l'esportazione i serbatoi e qualunque altro carro privato di qualsiasi genere, sia carico che vuoto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 74. C.

Tariffa locale N. 228 P. V.

Vedi Ordine di Servizio N. [illegible]-1914.

Per opportuna norma si avverte che fra gli assi d'acciaio per ferrovie, ammessi a fruire della tariffa locale N. 228 P. V., devono intendersi compresi anche quelli montati su ruote.

Distribuita agli agenti delle classi 1. 2. 3. 4. 5 *e* 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Fino a nuovo avviso la Ditta Capurso Francesco fu Nicola di Manfredonia resta esclusa dal fare offerte per contrattazione di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
1ª	Delegato	**Mazio** cav. ing. Edoardo - Ispettore capo - Div. Lav. Napoli (linee Calabresi). **8-7-914 Morto.**	**Norcen** cav. ing. Vincenzo - Ispettore capo - Div. Mov. Napoli (linee Calabresi). **Diventato Delegato.**
3ª	Delegato supplente	**Stajano** Raffaele - S. C. Ufficio Div. Mov. Bari.	**Stajano** Raffaele - S. C. Ufficio Div. Movimento Napoli.
6ª	Reppresentante supplente	**Misiano** Francesco - Applicato Div. Mov. Napoli.	**Considerato dimissionario.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
6ª	Delegato	**Marchetti** Aroldo - Applicato Div. Mov. Ancona.	**1.8.914. Degradato ad A. Applicato.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
11ª	Delegato supplente	**Argento** Domenico - Applicato Mag. Approvv. Roma.	**Argento** Domenico - Applicato - Dep. Comb. Paola.
11ª	Delegato	**Poggi** Luigi - Applicato - Mag. Approvv. Ancona.	**1.8.914. Degsadato ad A. Applicato.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
12ª	Delegato supplente	**Salvucci** Enrico - Manovale - Mag. Roma Trastevere.	**16.6.914. Rinunciatario.**
14ª	id.	**Giammito** Enrico - Capo squadra cantoniere - Sez. Lav. Bologna.	**20.6.914. Rinunciatario.**
14ª	Delegato	**Signorini** Camillo - Capo squadra cantoniere - Sez. Lavori Parma.	**Considerato dimissionario.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
18ª	Id.	**Pastori** Luigi - Macchinista - Dep. Loc. Cremona.	**16.6.914. Rinunciatario.**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
18ª	Delegato	**Buzzi** Celestino - Macchinista - Dep. Loc. Alessandria.	**Nominato delegato anche per la circoscrizione di Milano.**
18ª	Delegato supplente	**Palmia** Silvio – Macchinista - Dep. Loc. Sulmona.	**Palmia** Silvio - Macchinista - Dep. Loc. Ancona. **1.8.914. Degradato a fuochista.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
18ª	Delegato	**Gottardi** Americo - Macchinista - Dep. Loc. Ancona.	**Considerato dimissionario.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
18ª	Id.	**Curzio** Eugenio - Macchinista - Dep. Loc. Avellino.	Id.
18ª	Id.	**Ciardi** Luigi - Macchinista - Dep. Loc. Venezia M.	Id.
18ª	Rappresentante	**Ercole** Enrico - Macchinista - Dep. Loc. Livorno.	Id.
18ª	Delegato	**Chimera** Giovanni - Macchinista D. L. Reggio C.	**Chimera** Giovanni - Macchini- D. L. Catanzaro M.
18ª	Delegato supplente	**Castrucci** Augusto - Macchinista - Dep. Loc. Pisa.	**1.8.914. Degradato a Fuochista.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
18ª	Delegato	**Fontana** Adolfo - Macchinista - Dep. Loc. Novi S. Bovo.	**1.8.914. Degradato a fuochista.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
18ª	Delegato supplente	**Piccardi** Gennaro - Macchinista - Dep. Loc. Benevento.	**1.8.914. Degradato a fuochista.** *(Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429).*
19ª	Delegato	**Franchini** Alberto - Fuochista - Dep. Loc. Mestre.	**Considerato dimissionario.** *(Art. 56. legge 7 luglio 1907, n. 429).*

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
19ª	Delegato	**Tamburini** Ernesto - Fuochista - Dep. Loc. Bologna.	**1.8.914. Degradato ad operaio di 2ª classe.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
20ª	Delegato supplente	**Morandi** Efisio - Verificatore - Sq. Rialzo Roma Termini.	**20.6.914. Rinunciatario.**
20ª	Delegato	**Dugo** Matteo - Verificatore - Squadra Rialzo Treviso.	**Considerato dimissionario.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
20ª	Rappresentante supplente	**Mornese** Clemente - Verificatore - Sq. Rialzo Alessandria. **23-7-14 Rinunciatario.**	**Devecchi** Luigi - Verificatore - Sq. Rialzo Novara. **Diventato delegato effettivo.**
22ª	Rappresentante	**Mazzetta** Angelo - Operaio 2ª classe - Sq. Rialzo Falconara M.	**Considerato dimissionario.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
22ª	Delegato	**Piccinini** Enrico - Operaio di 1ª classe - Sq. Rialzo - Sampierdarena.	**Considerato dimissionario.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
23ª	Rappresentante	**Bolognini** Enrico - Manovale - Rip. Veicoli Bologna.	Id.
23ª	Delegato	**Baldassari** Ettore - Accenditore Dep. Loc. Ancona.	**1.8.914. Degradato a manovale.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
27ª	Delegato supplente	**Vesce** Crescenzo - Capo staz. di 3° grado Staz. Vitulano.	**Vesce** Crescenzo - Capo Staz. di 3° grado - Staz. Comignago.
27ª	Id.	**Lucchetti** Giovanni - Capo staz. di 3° grado - Staz. Città della Pieve.	**26.6.914. Rinunciatario.**
31ª	Id.	**Iannaccaro** Gabriele - Applicato - Staz. Riace.	**Iannaccaro** Gabriele - Applicato - Staz. Scilla.
31ª	Delegato	**D'Agni** Francesco - A. Applicato - Staz. Reggio C.	**D'Agni** Francesco - A. Applicato - Staz. Bova.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
31ª	Delegato	**Stiatti** Tommaso Mario - A. Applicato - Staz. Livorno M.	**Considerato dimissionario.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
32ª	Id.	**Guidi** Armando - Capo Squadra manovratori - Staz. Bologna	Id.
32ª	Delegato supplente	**Casoni** Giuseppe - Capo manovra - Staz. Verona P. V.	**1.8.914. Degradato a Capo squadra manovratori.** (*Art. 56 della 7 luglio 1907, n. 429.*
32ª	Delegato	**Gandini** Giovanni - Capo sq. manovratore - Staz. S. Limbania.	**1.8.914. Degradato a manovratore.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
33ª	Rappresentante	**Pagliuca** Nicola - Assistente alle merci - Staz. Reggio E.	**1.8.914. Degradato a scritturale.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
33ª	Delegato supplente	**Travagli** Umberto - Capo Sq. alle merci - Staz. Ancona.	**1.8.914. Degradato a manovale.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
34ª	Id.	**Gabbi** Carlo - Deviatore - Staz. Parma.	**1.8.914. Degradato a manovale.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
35ª	Rappresentante	**Venturi** Remo - Manovratore - Staz. Treviso.	**1.8.914. Degradato a manovale.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
36ª	Delegato	**Viti** Martino - Manovale - St. Firenze S. M. N. **27.6.914, Rinunciatario.**	**Quarnieri** Lorenzo - Manovale - Staz. Firenze S. M. N. **Diventato delegato.**
37ª	Delegato supplente	**Rugiadi** Antonio - Capo conduttore princ. di 2° grado - P. V. Udine.	**Rugiadi** Antonio - Capo conduttore princ. di 2° grado - P. V. Sampierdarena.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
38ª	Delegato	**Melosi** Filippo - Capo conduttore - P. V. Parma.	**Considerato dimissionario.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
38ª	Id.	**Durante** Alfredo - Capo conduttore - P. V. Salerno.	Id.
38ª	Id.	**Neri** Napoleone - Capo conduttore - P. V. Firenze.	**1.8.914. Degradato a conduttore.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
38ª	Delegato supplente	**Tosi** Ivo - Capo conduttore - P. V. Arezzo.	**1.8.914. Degradato a conduttore.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
38ª	Id.	**Baccò** Lorenzo - Capo conduttore - P. V. Verona.	**1.8.914. Degradato a conduttore.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
38ª	Delegato	**Rusconi** Luigi - Capo conduttore - P. V. Venezia.	**1.8.914. Degradato a conduttore.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
39ª	Delegato supplente	**Bisogni** Sesto - Guardafreno - P. V. Sampierdarena.	**Bisogni** Sesto - Guardafreno - P. V. Genova.
39ª	Rappresentante	**Fantini** Giulio - Guardafreno P. V. Boiogna.	**Considerato dimissionario.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907. n. 429*).
39ª	Delegato	**Fantozzi** Enzo - Guardafreno - P. V. Firenze.	Id.
39ª	Delegato supplente	**Perillo** Luigi - Frenatore - P.V. Salerno.	Id.
39ª	Id.	**Falzoni** Giulio - Guardafreno - P. V. Bologna.	**1.8.914. Degradato a frenatore.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*.

Categoria	CATEGORIA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
39ª	Delegato	**Lapucci** Attilio – Guardafreno - P. V. Padova.	**1.8.914. Degradato a frenatore.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
39ª	Id.	**Ceci** Pio - Guardafreno - P. V. Alessandria.	**1.8·914. Degradato a frenatore.** (*Art. 56, legge 7 luglio 1907, n. 429*).
41ª	Id.	**Biesta** Guglielmo - Capo sq. operai - Off. Traz. Torino. **(16.7.14 Rinunciatario).**	**Lanzoni** Rodolfo - Capo squadra operai - Div. Veic. Torino (Santhià). **Diventato delegato.**

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 137R (C.).

Congresso della Federazione studenti per la cultura religiosa in Napoli.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

Ai partecipanti provenienti da Palermo loco, quando intendano di effettuare il viaggio via mare tanto nell'andata quanto nel ritorno, l'Agenzia di Navigazione di Palermo rilascerà i biglietti Mod. Ci-701 e Mod. Ci-702 per la traversata marittima Palermo-Napoli e viceversa, verso presentazione della richiesta e della tessera personale di riconoscimento.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 28 luglio al 5 agosto 1914
Ritorno: dal 30 luglio al 7 agosto 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

N. B. - Le disposizioni di cui la presente circolare furono già impartite alle stazioni ed Agenzie dalle rispettive Divisioni di Movimento.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Roma. 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Contratto di trasporto per ferrovia. - Perdita parziale. - Termine per la constatazione. - Mancanza di riserve. - Decadenza. - Riconsegna della merce spedita a vagone completo. - Natura delle tasse di sosta. - Custodia della merce.

La perdita di alcuni dei colli facienti parte di una spedizione è perdita parziale, e pertanto il ricevimento della merce senza riserve importa decadenza dal diritto di agire.

Il ricevimento della merce spedita a carro completo avviene nel momento in cui, constatata l'integrità dei piombi del vagone, il vagone è messo dalla Ferrovia a disposizione del destinatario perchè ne eseguisca lo scarico.

La constatazione della perdita parziale di una spedizione si può chiedere soltanto prima dell'esportazione della merce dalla stazione.

L'obbligo nel vettore di custodire la merce cessa dal momento in cui ne è avvenuta la riconsegna, anche se la merce, per tolleranza, è lasciata dal destinatario nei locali della stazione. Il diritto di sosta rappresenta il compenso dell'occupazione e dell'ingombro dei carri o dei locali ferroviarii.

CASS. DI ROMA. — 13 gennaio 1914 - Società Nazionale F.lli Gondrand c. Ferrovie dello Stato.

Omissis:

LA CORTE:

Atteso, in merito, che il ricorso si fonda, come la difesa fatta nei precorsi due gradi di giurisdizione, su queste tre tesi gradatamente enunciate e svolte:

1° che trattandosi nella specie, di spedizione di diversi colli, sebbene in unico vagone, la perdita di alcuni colli rappresentava tante perdite totali e non una perdita parziale, e quindi non era necessaria la riserva anteriore alla consegna per preservare l'azione d'indennizzo.

2° che se anche si fosse trattato di perdita parziale le riserve fatte dagli agenti della ditta GONDRAND, prima che la esportazione della merce dal vagone, rimasta interrotta, si esaurisse, escludeva la presunzione di acquiescenza che si fonda soltanto sullo effettivo ricevimento delle cose trasportate.

3° che in ogni modo l'Amministrazione delle Ferrovie, sarebbe responsabile della perdita suddetta, come depositaria delle merci fino alla effettiva esportazione di esse dai locali della stazione.

Attesochè la prima tesi non si ravvisa fondata. L'art. 4 delle norme per l'applicazione della tariffa speciale stabilisce che dopo il ricevimento senza riserve da parte del destinatario, non sono ammessi reclami per avarie o perdite parziali delle cose trasportate. Secondo il ricorrente, nel caso di più colli sperduti, è perdita parziale soltanto quella che si verifica in taluna delle cose contenute in uno o più colli, non mai quella che colpisce uno o più colli nella loro interezza, che è sempre perdita totale, qualunque sia il numero dei colli componenti la spedizione e il modo con cui questa venga eseguita.

La sentenza denunciata non fu dello stesso avviso e con ragione. Infatti il concetto della totalità o parzialità della perdita non va desunto dalla materialità delle cose perdute ma dal rapporto in cui esse trovansi rispetto alla intera spedizione.

Una partita di merci può costituire un sol tutto qualunque sia la forma e il numero dei colli in cui trovasi suddivisa, forma e numero che funzionano come modalità accidentali e accessorie. E la espressione *cose trasportate* che leggesi nel cennato art. 4, non si riferisce soltanto alle cose singole individualmente considerate, ma anche ad un insieme di cose che trovansi raccolte in modo da costituire una specie di *universitas* caratterizzata da un rapporto di connessione. E quando questa esiste abbia carattere tecnico, economico e convenzionale, la perdita che avvenga di una delle cose connesse, sarà sempre perdita parziale per il rapporto che intercede tra le

cose perdute e il rimanente della spedizione. Questa essendo la nozione giuridica della perdita parziale, la sentenza ad essa si attenne desumendo la inscindibilità della spedizione di cui trattasi dal concorso di questi due elementi. Unità giuridica della lettera di vettura, e unità materiale dell'unico carro contenente la intera merce.

Essa quindi non merita le censure che col ricorso le vennero mosse. Il vedere poi se nella specie vi sia o no connessione, costituisce un apprezzamento di fatto o la Corte col ritenere che nella specie la perdita dei tre colli fosse perdita parziale in quanto tutta la merce fu spedita su richiesta della Ditta mittente, in un vagone completo, chiusa con suggello in modo da poter raffigurare come un unico grande collo, emise un apprezzamento di fatto che si sottrae ad ogni censura in questa sede.

Attesochè nemmeno la seconda tesi risulta fondata. L'art. 4 sopra riferito stabilisce che dopo il ricevimento non sono ammessi reclami per avaria o perdita parziale. Tutto sta dunque, come ben disse la Corte di merito, a vedere se la Ditta GONDRAND quando si dolse col personale ferroviario della mancanza dei tre colli, avesse già ricevuto la consegna della merce. E la risposta non poteva, e non può essere che affermativa dal momento che, data la unità della cosa spedita, il contratto di trasporto veniva ad esaurirsi colla consegna del vagone comprendente la intera merce spedita. Si obbietta che la legge attribuisce valore di presunzione di acquiescenza al ricevimento materiale della merce, e ricevimento materiale non vi poteva essere finchè la merce non fosse stata tutta quanta esportata dalla stazione. L'obiezione potrebbe avere qualche valore se fosse stata l'Amministrazione delle Ferrovie che avesse assunto le operazioni di scarico della merce dal carro che la conteneva. In tal caso il trasporto non si sarebbe esaurito colla messa del carro a disposizione del destinatario, ma colla consegna dei colli componenti la spedizione nei magazzini di lui, previo riscontro del numero, dello stato dei colli e di ogni altro contrassegno.

Ma poichè, nella specie, lo scarico fu assunto dal destinatario dopo di avere ritirato il bollettino di consegna e riscontrato la integrità dei suggelli, ben ritenne la Corte che con la consegna del carro e coll'inizio dello scarico, e della esportazione avvenuti in tali condizioni, si pose in essere quel *ricevimento* che l'art. 4 contempla come limite al di là del quale non è più ammesso alcun re-

clamo per perdita dello scarico da parte del destinatario costituiva una irregolarità da cui non fosse lecito alle ferrovie trar pretesto per esimersi dalla consegna materiale dei singoli colli, poichè tale diretta assunzione, non è una irregolarità, ma una facoltà concessa dall'art. 69 delle tariffe; e d'altra parte qui non si tratta di vedere se poteva o no il destinatario sostituirsi alle ferrovie nello scarico, ma se tale sostituzione, una volta attuata, implicasse o no come presupposto necessario dell'acquiescenza del destinatario, in virtù della quale l'Amministrazione rimane esonerata da ogni responsabilità per perdita od avaria. E la Corte nel ritenere l'affermativa, non confuse la tradizione o ricezione materiale della merce colla messa a disposizione della medesima, ma riconobbe assorbita la prima delle circostanze che accompagnarono e seguirono la seconda.

Quindi la Corte non merita censura per avere ritenuto tardive ed inattendibili le doglianze della ditta, tanto più che esse furono sollevate quando già una parte della merce era stata scaricata e asportata; cosicchè (e ciò serve di confutazione all'argomento addotto col secondo mezzo e desunto dall'art. 135 capoverso delle tariffe) non essendosi la Ditta curata di far numerare i colli prima dell'inizio del discarico e della esportazione veniva a mancare il termine di riferimento senza del quale la constatazione della perdita si rendeva impossibile.

Epperò il primo e il secondo mezzo ai quali si riconnettono le due tesi or confutate, devono essere respinti.

Nè può avere migliore sorte il terzo mezzo. Bene infatti la sentenza denunciata ritenne che, avvenuta nel modo anzidetto la riconsegna della merce, si esaurisce il contratto di trasporto anche agli effetti della custodia, imperocchè essendo la custodia una obbligazione derivante dal detto contratto, se il destinatario lascia la cosa nei locali della stazione, invece di ritirarla, dopo che gli fu consegnata, essa vi rimane non a titolo di deposito, ma per tolleranza del vettore, la cui responsabilità cessa dopo che il trasporto ha avuto la sua piena esecuzione, assumendosi dal destinatario tutti i rischi e i pericoli conseguenziali alla incorsa mora. Nè vale argomentare in contrario dal diritto di sosta che l'Amministrazione percepisce dacchè esso non rappresenta già il prezzo di custodia della cosa, ma il compenso dell'occupazione e dell'ingombro che con essa si arreca. Nè regge la censura che si è fatta alla Corte

di aver ritenuto che la decadenza dall'azione d'indennizzo per il contratto di vettura importa anche decadenza per il contratto di deposito. La Corte, invero, osservò che se anche, in ipotesi, una responsabilità potesse sussistere a carico dell'Amministrazione dopo la riconsegna, sarebbe spettato alla Ditta GONDRAND il darne la prova, e che, a tale effetto occorreva dimostrare non solo che i tre colli furono sottratti, ma che la sottrazione avvenne nell'intervallo tra la riconsegna e l'esportazione della merce, perchè nel tempo anteriore l'azione era colpita dalla decadenza. Quindi anche l'ultima censura si manifesta infondata.

Per questi motivi la Corte Suprema rigetta il ricorso.

Danni da opere pubbliche. - Improponibilità dell'azione fondata sugli art. 1151 e segg. Codice Civile.

È improponibile per incompetenza assoluta dell'autorità giudiziaria l'azione di danni promossa dal privato contro l'opera pubblica sul fondamento della colpa aquiliana, poichè il modo di esecuzione e di manutenzione dell'opera stessa costituisce una esplicazione del legittimo potere discretivo della pubblica Amministrazione, sottratto al sindacato giudiziario. Il privato medesimo non può radicare la sua azione che sull'art. 46 della Legge 25 giugno 1865 N. 2359, che prescinde da qualunque indagine sulla colpa dell'autore del danno.

CASS. ROMA, 6 aprile 1914 FF. SS. c. Mazza.

DIRITTO.

Attesochè nel primo mezzo, che solo rientra nella competenza delle Sezioni Unite, si censura la sentenza per avere ritenuto proponibile l'azione del Mazza per risarcimento dei danni derivati dall'opera in base agli articoli 1151 e 1155 Cod. civile, azione che implicava un giudizio sul modo di esecuzione e manutenzione dell'opera pubblica, sottratto alla competezza dell'autorità giudiziaria, perchè rimesso al potere discrezionale della pubblica amministrazione.

Si eccepisce dal resistente che questo motivo sia inammessibile in rito perchè la questione di competenza viene la prima volta sollevata in cassazione; ma l'eccezione non regge trattandosi di incompetenza per materia, ossia d'ordine pubblico, che, eccetto il caso del giudicato, può essere proposta in qualunque stato e grado della causa giusta l'articolo 117 cod. procedura civile.

La Corte di merito ha posto a base dell'azione dei danni la colpa aquiliana, riconoscendo la possibile responsabilità dell'Am-

ministrazione per la difettosa costruzione del ponte; e questa ragione del decidere è evidentemente erronea, poichè il modo di esecuzione a manutenzione dell'opera pubblica costituisce una esplicazione del legittimo potere discrezionale della pubblica Amministrazione, sottratto al sindacato giudiziario, e non potrebbe mai essere la causa giuridica, che si concreta nell'ingiuria, nel danno, il sostrato cioè della lesione del diritto subiettivo, poichè senza ingiuria manca il titolo della responsabilità per delitto o quasi delitto. Ma, se l'azione di danni spiegata dal Mazza non poteva trovare il suo fondamento nella disposizione degli articoli 1151, 1152, 1155 Codice civile, lo aveva peraltro in una obbligazione *ex lege*, derivante dall'articolo 46 della legge 25 giugno 1869 sulle espropriazioni, da cui si desume il principio generale che è dovuta una indennità proporzionata alla perdita della diminuzione del diritto del privato, causata da un'opera pubblica; onde spetterà al Mazza un indennizzo se sarà stabilito il fatto che i danni permanenti arrecati al suo fondo siano dipesi dalla costruzione del vecchio e nuovo ponte.

Dato questo profilo pertanto può ammettersi la possibilità della lesione del diritto di proprietà del Mazza e la competenza giudiziaria a conoscere della relativa azione; ed entro questi confini, di stabilire cioè il fatto del nesso di causalità tra il danno e l'esecuzione dell'opera pubblica escluso ogni controllo, modificazione e sostituzione dell'attività tecnica dell'Amministrazione (salvo le opere che si reputassero necessarie sulla proprietà del Mazza e da eseguirsi dal medesimo ad evitare futuri danni) potrà attendersi il risultato della perizia e dovrà contenersi il giudizio del magistrato. Corretta in questo senso la motivazione della sentenza impugnata sulla ragione del decidere, il suo pronunziato può mantenersi ai fini della competenza giudiziaria sulla domanda del Mazza.

Attesochè gli altri motivi del ricorso spettano alla cognizione della Cassazione territoriale.

Per questi motivi rigetta il primo mezzo del ricorso dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato avverso la sentenza della Corte di Appello di Catania 23-30 giugno 1913 e rinvia la causa per la cognizione degli altri mezzi alla Corte di Cassazione di Palermo che provvederà anche sulle spese di questo giudizio.

MASSIMARIO

Personale. - Obbligazione nascente dal rapporto d'impiego. - Promozione. - Foro competente.

A prescindere dalla competenza per materia, e dalla effettiva esistenza di una obbligazione a conferire una promozione di grado, il Magistrato, dinanzi al quale può proporsi l'azione per ottenere sia riconosciuta ed eseguita una obbligazione nascente dal rapporto d'impiego, sulla quale, per legge, sia chiamato a deliberare il Consiglio di Amministrazione, è quello del luogo, in cui detto Consiglio ha la sua sede (Art. 92 Cod. Proc. Civile).

CORTE DI APPELLO DI TORINO - 14 agosto 1912 - Rebora contro FF. dello Stato.

Fornitura di carrozze. - Ritardi nella consegna. - Penalità contrattuali. - Domande di esonero. - Forza maggiore. - Apparecchi brevettati.

Le modificazioni introdotte dalla committente nei disegni rimessi alla fornitrice non giustificano il ritardo di questa nella consegna delle forniture, posto che esse, omettendo di chiedere, a' sensi del Capitolato d'oneri, la proroga del termine, è rimasta vincolata al rispetto di quello contrattuale. I ritardi dei sottofornitori nella consegna degli apparecchi loro aggiudicati non discriminano la responsabilità del fornitore principale, a meno che questi non comprovi che sono stati l'effetto di casi di forza maggiore. Nè la circostanza che taluni di questi apparecchi dovranno essere forniti

da Ditte brevettate potrebbe alterare la questione, non avendo il Capitolato distinto tra Ditte brevettate e Ditte non brevettate ed essendo risaputo che chi promette una prestazione per il cui adempimento si richiede l'opera di un terzo, fa proprio e viene in certo modo ad immedesimarsi col fatto del terzo e perciò tale fatto, positivo o negativo, non può più essere considerato come una causa estranea e non imputabile all'obbligato.

TRIBUNALE ROMA - 18 dicembre 1913 - Ditta Piaggio e C. di Sestri Ponente e FF. SS.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 239 (Bollettino N. 30-1914):

— a pagina 874, 13ª riga, leggasi *eseguimento* anzichè esperimento;

— a pagina 875, 4ª riga, rettificare la parola ed in *od*.

Ordine di Servizio N. 254 (Bollettino N. 31-1914):

— a pagina 912, 14ª riga, rettificare la lettera B in *D*;

— nell'allegato A, pagina 914, ultima riga, rettificare il numero d'istradamento 576 in *756*.

Ordine di Servizio N. 257 (Bollettino N. 31-1914):

— a pagina 930, ultima riga, rettificare la lettera C in *O*.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 34

20 Agosto 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. DECRETO *n.* 821 *del* 16 *agosto* 1914 *concernente il rimborso dei depositi presso Istituti di varia natura, il pagamento delle cambiali e i depositi per aste pubbliche, per lavori o somministrazioni allo Stato o agli Enti pubblici locali* (1).

Omissis:

Art. 11.

I libretti delle casse postali di risparmio intestati ai concorrenti possono essere ricevuti in deposito provvisorio per aste pubbliche, per lavori o per somministrazioni allo Stato o agli Enti pubblici locali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 agosto 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CAVASOLA — RUBINI — RAVA — DARI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

(1) Pubblicata nella « Gazzetta ufficiale » del 16 agosto 1914.

Ordine di Servizio N. 271. (C.).

Biglietti di abbonamento speciale.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910; e 39-1913).

Nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 si dovranno iscrivere nelle apposite sedi, le stazioni qui sotto indicate le quali a partire dal 1° agosto corrente sono state fornite dei seguenti biglietti di abbonamento speciale nonchè di quelli di congiunzione.

Stazioni	*Serie dei biglietti*
Bovino	VIII - XI e M
Manfredonia	XI
Spinazzola	IX e XI.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 272. (M. L.).

Abilitazione del raddoppio Galleria Balduini al servizio movimento, sistemazione dei segnali e attivazione di un apparato centrale idrodinamico al raddoppio stesso.

Dalle ore 12 del giorno 20 agosto 1914, il raddoppio Galleria Balduini della linea Ancona-Falconara-Orte verrà abilitato al servizio movimento e quindi vi si potranno effettuare incroci e precedenze di treni.

Il Raddoppio è dotato dei seguenti impianti: Fabbricato di servizio nella casa cantoniera Km. 128.369.60 (da Roma), a destra

nel senso da Ancona ad Orte; binari di corsa: due, compresi tra le progressive Km. 127.739.60 e Km. 128.269.60, corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 408.

Segnali di protezione:

per i treni in arrivo:

lato Falconara, semaforo di 1ª categoria a m. 140 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, preceduto a m. 545 dal relativo semaforo d'avviso;

late Orte, dischetto di 1ª categoria in galleria, a m. 87 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 1050 da un semaforo d'avviso.

Per i treni in partenza:

verso Orte: due dischetti da galleria a due luci posti in precedenza alla traversa limite di stazionamento del raddoppio, lato Giuncano, e collocati dentro apposite nicchie nelle pareti della galleria: i detti dischetti sono preceduti da un segnale d'avviso accoppiato a quello di 1ª categoria, lato Falconara.

Verso Falconara: due dischetti bassi (marmotte) in precedenza alla traversa limite di stazionamento del raddoppio, lato Spoleto, e situati di fianco ed a sinistra del binario a cui comandano: detti dischetti sono preceduti da un segnale di avviso accoppiato a quello di prima categoria, lato Orte; questo segnale d'avviso è poi preceduto a m. 100 da uno sparallarmi.

Fatta eccezione per il dischetto a due luci che comanda alle partenze dal 1° binario in direzione di Orte, e che è situato a destra, tutti gli altri segnali di cui sopra si trovano a sinistra dei treni ai quali comandano;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4890 con la chiamata B L.

La manovra dei deviatoi e dei segnali del raddoppio verrà eseguita mediante un apparato centrale idrodinamico addossato esternamente al Fabbricato di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55.

Ordine di Servizio N. 273. (C.).

Servizio diretto italo-svizzero. - Modificazioni ed aggiunte alla Parte II A per il trasporto delle merci in servizio diretto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 258-1914).

Col 16 *agosto* 1914 entrano in vigore le sottoindicate aggiunte e modificazioni, che sono da introdursi nella Parte II A delle tariffe dirette italo-svizzere (edizione 1° maggio 1913).

TASSE DI SPEDIZIONE.

Pag. 21 - Le indicazioni attualmente esistenti per « *Iselle transito* » per le tariffe eccezionali N. 14 e 26 devono essere annullate e sostituite come segue:

Eccezionale 14 *a*	*Basel S B B transit, Basel St. Johann transit, Bussigny-sur Morges* (2), *Châtillens* (2), *Grandvaux, La Conversion, Oron* (2), *Thun* (3)	—
	le rimanenti stazioni ammesse.	0.05
Eccezionale 14 *b*	*Besel S B B transit, Basel St. Johann transit, Villeneuve* (2), *Thun* (3).	—
	le rimanenti stazioni ammesse	0.05
Eccezionale 26 *a*	*Basel S B B transit, Basel St. Johann transit, Rivaz* (2), *Chexbres-village* (2), *Thun* (3) .	—
	le rimanenti stazioni ammesse	0.05
Eccezionale 26 *b*	*Basel S B B transit, Basel St. Johann transit*	—
	le rimanenti stazioni ammesse:	
	via Visp (Viège)	—
	via Scherzligen (3)	0.02

Nelle sottoindicate tariffe eccezionali e nell'opportuna sede, dovranno introdursi i nomi delle rispettive stazioni e i relativi prezzi.

Tariffa eccezionale N. 1 P. V.

		a	b	c	d
Pag. 80-81 Brunnen S B B	Chiasso	1.61	1.14	0.86	0.81
	Pino	1.35	0.96	0.73	0.68
Frutigen	Iselle	0.94	0.68	0.52	0.49

Tariffa eccezionale N. 14 P. V.

	a	b
Pag. 142 Basel S B B transit (2) (3):		
Chiasso	2.46	1.79
Pino	2.21	1.61
Iselle	2.20	1.65
Pag. 142 Basel St. Johann transit (2) (3):		
Chiasso	2.46	1.79
Pino	2.21	1.61
Iselle.	2.20	1.65

(2) I trasporti indirizzati a Basel, senz'altra indicazione, vengono carteggiati sempre per *Basel S. B. B.*

(3) I prezzi via *Chiasso o Pino* sono applicabili soltanto in servizio con Belfort, Mülhausen, Schliengen, Schopfheim ed oltre; quelli *via Iselle* soltanto in servizio con Colmar (Els), Freiburg (Breisgau) ed oltre.

Tariffa eccezionale N. 26 P. V.

	a	b
Pag. 185 Basel S B B transit (2) (3):		
Chiasso	2.03	1.32
Pino	1.83	1.20
Iselle	1.85	1.27

	a	b
Pag. 185 Basel St. Johann transit (2) (3):		
Chiasso	2.03	1.32
Pino	1.83	1.20
Iselle	1.85	1.27

(2) I trasporti indirizzati a Basel, senz'altra indicazione, vengono carteggiati sempre per *Basel S B B.*

(3) I prezzi *via Chiasso o Pino* sono applicabili soltanto in servizio con Belfort, Mülhausen, Schliengen, Schopfheim ed oltre; quelli *via Iselle* soltanto in servizio con Colmar (Els), Freiburg (Breisgau) ed oltre.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 274. (C).

Servizio cumulativo con le Ferrovie di Reggio Emilia. - Carico e scarico delle spedizioni a P. V. O. di uva fresca a carro completo.

In seguito a comunicazioni ricevute dalle Ferrovie di Reggio Emilia, si avverte che le operazioni di carico e scarico dei trasporti di uva fresca a piccola velocità ordinaria ed a carro completo in servizio cumulativo con le Ferrovie medesime sono riservate, nelle stazioni interne di esse Ferrovie, all'Amministrazione.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta, in proposito, a pag. 49 del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 275. (M.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Aulla-Lucca. - Cambiamento di nome della stazione di Monte dei Bianchi Isolano Monzone.

(Vedi Ordine di Servizio N. 330-1912).

A datare dal 10 agosto 1914 la stazione di Monte dei Bianchi Isolano Monzone, della ferrovia Aulla-Lucca, ha assunto la denominazione di *Monzone Monte dei Bianchi Isolano*.

In conseguenza di quanto sopra, opportune modificazioni dovranno essere apportate nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » e in tutte le pubblicazioni in cui ricorre il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 276. (M. C. e L.).

Sospensione dall'esercizio della casa cantoniera di Priaro.

In dipendenza dei lavori di demolizione della galleria Ansaldo dal giorno 17 agosto 1914 e fino a nuovo avviso viene sospeso l'esercizio della casa cantoniera di Priaro della linea Genova-Spezia.

Durante tale periodo di sospensione i biglietti d'abbonamento per Priaro saranno tenuti validi per la stazione di Camogli.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », a pag. 22, di fronte al nome di Priaro si dovrà esporre il richiamo (1), esponendo in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

(1) *Provvisoriamente esclusa da ogni servizio.*

e nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (Edizione 1° luglio 1908), a pag. 75, di contro al nome di Priaro si dovrà esporre il richiamo *** cancellando nelle colonne 6 e 7 le lettere V (6), B (6), trascrivendo in calce l'annotazione seguente:

*** *Provvisoriamente esclusa da ogni servizio.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 277. (C. M.).

Polizia veterinaria.

Con R. Decreto 10 maggio 1914 N. 533, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 175 del 24 luglio u. s., è stato emanato il nuovo regolamento speciale di polizia veterinaria, che abroga e sostituisce l'ordinanza di polizia veterinaria 3 marzo 1904.

Per l'applicazione di siffatto regolamento, d'intesa col Ministero dell'Interno, sono state raccolte in apposito fascicoletto, in corso di distribuzione, le disposizioni che debbono essere osservate dal personale delle stazioni, in merito all'accettazione dei trasporti di animali vivi, alla presentazione dei certificati, alle denuncie alle competenti Autorità, alla pulizia ed alla disinfezione dei mezzi di trasporto, dei piani caricatori ecc.

Alla raccolta delle disposizioni in parola è premesso un sunto allo scopo di facilitare alle stazioni l'applicazione pratica delle disposizioni stesse.

La pubblicazione di cui si tratta, abroga e sostituisce ogni altra precedente disposizione in materia di polizia veterinaria nei trasporti di animali vivi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 45 *e* 55.

Circolare N. 75. (M. T.).

Accensione fanali dei treni in caso di nebbia.

(Vedi art. 2 Regolamento sui segnali).

Avvenendo che un treno, partito da una stazione coi fanali spenti, trovi per via nebbia talmente folta da rendere necessario, a termini dell'art. 2, capov. 2, del Regolamento sui segnali, che i

fanali siano accesi, il macchinista dovrà fermare alla prima stazione perchè sia provveduto all'accensione.

Indipendentemente da ciò spetta ai dirigenti di tenersi informati delle condizioni atmosferiche rispetto alla visibilità dei segnali, allo scopo di poter provvedere, che i treni, specie se portino segnalazioni straordinarie, siano fatti partire all'occorrenza coi lumi accesi dalla stazione precedente la zona con nebbia, arrestando i treni stessi nel caso che non vi avessero fermata.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 13, 14, 32, 35, 36 *e* 37.

Circolare N. 76. (M. C.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270-1914).

Per una più esatta applicazione da parte delle stazioni dei Regi Decreti 1° agosto 1914, n. 758, e 6 agosto 1914, n. 790, pubblicati nel Bollettino n. 33 del corrente anno e riflettenti il divieto di esportazione dallo Stato di alcune merci, si riportano qui di seguito gli schiarimenti che, in merito ad alcuni prodotti, furono dal Ministero delle Finanze emanati agli Uffici doganali col n. 83-1914 del Bollettino Ufficiale delle Gabelle.

a) - *Non sono colpiti dal divieto*:

1° i velocipedi, le motociclette e gli automobili coi quali viaggiano, per ritornare all'estero, i rispettivi proprietari, quando risulti accertato che furono introdotti nel Regno conservando la nazionalità estera e ne sia riconosciuta in modo indubbio la identità all'atto della riesportazione;

2° il latte condensato ed il citrato di magnesia;

3° i prodotti zuccherati.

b) *Sono colpiti dal divieto*:

1° come carni fresche, anche le carni congelate;

2° come veicoli, tutte le loro parti (comprese le pneumatiche) e non soltanto le parti di motori;

3° come rame, anche i cordoncini a semplice o doppia conduttura per impianti telegrafici o telefonici, esclusi invece i cavi elettrici ed i fili che non possano servire se non per ordinari impianti interni di illuminazione o riscaldamento;

4° come ferrovie portatili, tanto i binari quanto i carrelli;

5° come carbone, tanto il fossile quanto quello di legna.

Il divieto imposto dall'articolo 1, lettera *d*, del R. Decreto 1° agosto 1914, n. 758, non è applicabile alla canapa greggia, al cotone in bioccoli, alla lana greggia, ai tessuti d'ogni specie per abiti da donna, alle stoffe fantasia per abiti da uomo, ai tessuti serici, ai velluti, alle felpe, ai tessuti di cotone stampati ed a quei tessuti di cotone colorati che non possano servire per vestimenti militari.

Sono, invece, specialmente colpiti dal divieto stesso i tessuti di cotone bianchi o greggi atti a servire per la confezione di biancheria da uomo o da letto, i panni per uniformi militari, i tessuti per tende, i sacchi ed i tessuti per sacchi, le tele da imballaggio d'ogni specie e gli oggetti di biancheria e maglieria che si ritenga possano costituire forniture militari o siano utilizzabili per arredo militare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 138R (C.).

Congresso di educazione fisica tra società sportive marchigiane in Matelica.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 3 settembre al 6 settembre 1914.

Ritorno: dal 5 settembre all'8 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-913.

Circolare N. 139R (C.).

1° Congresso dei delegati delle sezioni del Club alpino italiano in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'8 settembre al 13 settembre 1914.

Ritorno: dal 13 settembre al 18 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-913.

Circolare N. 140R (C.).

V Congresso sanitario di Abruzzo e Molise in Lanciano (Chieti).

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato fino a S. Vito Lanciano e viceversa è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati **come appresso**:

Andata: dal 6 settembre al 12 settembre 1914.

Ritorno: dal 10 settembre al 17 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono **le norme** di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

Circolare N. 141R (C.).

Esposizione nazionale d'autunno di arte sacra e profana in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti all'Esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dal 25 agosto 1914 al 15 gennaio 1915.

SPEDIZIONI DELLE OPERE D'ARTE.

Andata: dal 25 agosto al 30 novembre 1914.

Ritorno: dal 1° dicembre 1914 al 15 gennaio 1915.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 142R (C.).

Concorso ginnastico interregionale in Novara.

Pei viaggi dei partecipanti al Concorso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Concorso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° all'8 settembre 1914.

Ritorno: dal 5 al 12 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Art. 575 e 578 Cod. Civ. - Recisione di vene idriche in conseguenza di scavi nel sottosuolo effettuatosi dall'opera pubblica. - Irrisarcibilità.

Il diritto del proprietario che vuole eseguire scavi di sbancamento nel suo fondo non è soggetto ad altra limitazione all'infuori della servitù stabilita dall'art. 575 Cod. Civ. e salvi i diritti acquisiti dai terzi per titolo o prescrizione.

L'art. 578 del Cod. Civ. è soltanto applicabile quando trattasi di opere dirette alla ricerca od al convolgimento delle acque, non quando si tratti di scavi eseguiti ad altro scopo.

C. APP. GENOVA 3-4-914 - Società Italiana dell'industria del Gaz c. *Ferrovie.*

Ritenuto che la Società Italiana dell'Industria del Gas evocava in giudizio avanti al Tribunale di Massa l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e dopo avere accennato come essa attrice possiede a titolo di proprietà un vasto terreno situato in prossimità della stazione ferroviaria di Carrara, ove sorgono gli edifizi occorrenti alla di lei industria, esponeva:

Che in detto terreno erasi da moltissimi anni formata, e vi scorreva una sorgente la quale fino dall'epoca della costruzione delle officine era stata regolarmente racchiusa in un condotto che si riversava in apposita vasca.

Che l'acqua raccolta in quantità non inferiore a 60 litri per minuto, era destinata a servire allo spegnimento del carbone, alla depurazione e condensazione del gaz ed alla inaffiatura del giardino.

Che nell'anno allora decorso e cioè nel 1911, perchè la citazione fu notificata il 15 gennaio 1912, la convenuta Amministrazione delle Ferrovie, per l'ampliamento della stazione ferroviaria aveva intrapreso dei profondi lavori di sterro, per la cui immediata diretta conseguenza erasi la quasi totale scomparsa dell'acqua come sopra sorgente nel fondo dell'attrice e quivi raccolta.

Dicendo quindi evidentemente il danno cagionato dalla convenuta, ed indiscutibile la di costei responsabilità, chiedeva la restituzione in pristino, o quanto meno una adeguata indennità.

Ritenuto che il Tribunale colla sentenza 24-30 maggio 1913 del cui appello ora si tratta, respinta la eccezione pregiudiziale di incompetenza per territorio, come pure quella concorrente al difetto di giurisdizione in rapporto all'oggetto della controversia, si pronunciava nel senso di considerare come applicabile al caso l'art. 578 del Cod. Civ. quando fosse provato che gli scavi eseguiti dalla convenuta, a qualunque distanza dal fondo in cui trovasi la sorgente avessero prodotto la recisione della vena sotterranea ond'essa era alimentata ed ammisero quindi i capitoli di prova testimoniale che a tale scopo erano stati dalla attrice dedotti, disponendo inoltre la perizia dell'attrice medesima intestata per constatare, sulla base delle risultanze della richiesta e di ogni altro elemento giuridicamente valutabile, se la sorgente in questione avesse a causa dei lavori di sterro eseguiti dall'Amministrazione, subìto una diminuzione nella quantità dell'acqua, ed in caso affermativo determinare la entità del danno.

Atteso in diritto che, non insistendo l'appellante Amministrazione delle Ferrovie nella pregiudiziale eccezione d'incompetenza territoriale, è appena il caso di avvertire come una tale eccezione d'incompetenza territoriale fosse insostenibile. . . . .

Omissis.

Atteso che altra eccezione di indole pregiudiziale sembrerebbe essere quella riproposta in questa sede, che la controversia esorbiti dall'ambito dell'ordinaria giurisdizione, in quanto implicherebbe da parte dell'adita autorità giudiziaria una valutazione comparativa della maggiore o minore utilità dell'opera intrapresa della pubblica Amministrazione in confronto dell'utile agricolo od indu-

striale, e quindi dell'interesse sociale che l'acqua continuasse ad essere utilizzata dalla Società del Gaz, così come lo era per lo innanzi.

Prospettata in questi termini la questione nel senso cioè che, come ebbe a ritenere il Tribunale, rimanga esclusa la istanza diretta ad ottenere la restituzione in pristino mediante un provvedimento che si risolve nell'ordine di modificare in qualche modo l'opera compiuta dalla pubblica Amministrazione, la suaccennata eccezione per quanto concerne la azione di danni viene a compenetrarsi nel merito della controversia, così che male si presterebbe ad essere considerata come una questione d'indole tutt'affatto pregiudiziale, suscettibile di essere preliminarmente risolta.

Ed invero la stessa difesa dell'appellante la propone per ultima, subordinandola alla ipotesi che si ritenga applicabile al caso il disposto dell'art. 578 Cod. Civ. Ed invero la stessa difesa dell'appellante la pone per ultima, subordinandola alla ipotesi che si ritenga applicabile al caso il disposto dell'art. 578 del Cod. Civ. e sia per essere respinta l'eccezione desunta dall'art. 46 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità in quanto esclude dallo indennizzo la privazione di un utile al quale il proprietario non abbia diritto.

La eccezione, così come viene ad essere ora prospettata implica necessariamente la interpretazione del predetto art. 578 nel senso cho non assicuri all'antico intento dell'acqua la difesa del suo godimento o un equipollente indennizzo se non in quanto il giudice ne ravvisi l'opportunità conciliando le pretese dei due contendenti nel miglior interesse dell'agricoltura e della industria.

Sul presupposto di questo concetto fondamentale che in forza dell'art. 578 non possa la Società del Gaz allegare un vero e proprio diritto, ma, in ipotesi, si tratti soltanto di garenzia accordata al godimento di una utilità senza diritto, l'appellante, dopo avere obbiettato che la privazione di un tale godimento, quando avvenga per causa di pubblica utilità, e cioè nella esecuzione di un opera legalmente dichiarata di utilità pubblica, e dalla pubblica amministrazione intrapresa, non dà luogo a compenso, ne trae pure argomento per dire che l'autorità giudiziaria, il cui potere giurisdizionale trova un limite insuperabile quando si tratti di vedere se l'atto amministrativo corrisponda o meno ai fini del supremo interesse

della Società organizzata, si troverebbe a non potere, di fronte ad un'opera pubblica approvata, ordinata ed eseguita dalla pubblica amministrazione assumersi il compito assegnatole dal su ripetuto articolo 578, di valutare e decidere se quest'opera, ai succennati fini dell'interesse d'ordine generale sia più o meno utile di quella precedentemente eseguita dall'utente dell'acqua.

Ma prima ancora di discutere se l'art. 578 contenga l'attribuzione di un vero e proprio diritto, e non sia piuttosto inteso a garantire il vantaggio che l'utente pur non avendone diritto ricava dall'acqua, quando l'adoperi per l'irrigazione dei fondi, od a scopi industriali, conviene avere risolto la questione primordiale se nella fattispecie, obbiettivamente considerata, ricorrano gli estremi dell'applicazione dell'articolo suddetto in quanto cioè il caso in esame, considerato nella sua materialità di fatto, rientri fra quelli ivi contemplati sia un diritto vero e proprio quello che viene così ad essere attribuito a colui che, per usi agricoli od industriali, si vale dell'acqua di una sorgente, o si tratti di una utilità della quale non si vuole che venga ad essere privato, è comunque di una evidenza intuitiva che una tale protezione accordata in ragione della proprietà, importa una restrizione dell'altrui diritto di dominio, e non la potrebbe quindi estendere all'infuori dei casi espressi senza violare l'art. 4 delle disposizioni premesse dal Codice Civile. Illegale adunque la interpretazione estensivamente analogica mediante la quale il Tribunale pur non disconoscendo come nella specialità del caso non si verificassero entrambe le condizioni delle quali la letterale dizione dell'art. 578 si presta a far ritenere necessario il simultaneo concorrere, credette di potere non di meno ammettere l'azione intentata dalla Società del Gaz in rapporto ai lavori di sterro che erano occorsi per l'ampliamento della stazione ferroviaria di Carrara, senza alcun possibile riferimento alli scopi ed alli intenti di cui nella invocata disposizione di legge, troppo evidentemente intesa a disciplinare, contemperandolo e coordinandolo alle esigenze della agricoltura e dell'industria, l'uso che dall'acqua defluente nel sottosuolo vogliono pure i proprietari dei diversi fondi attraverso i quali l'acqua medesima naturalmente defluisce.

L'art. 578 più che menomare il diritto di proprietà del sottosuolo nel senso di impedirne ogni eventuale trasformazione, non fa che derogare alla disposizione dell'art. 540 in forza della quale

chi ha una sorgente nel proprio fondo potrebbe usarne a suo piacimento salvo il diritto che il proprietario del fondo inferiore abbia in forza di un titolo o della prescrizione acquistato il diritto di valersi dell'acqua medesima.

E cioè, a questa limitazione che l'uso dell'acqua corrente nel sottosuolo trova nell'altrui diritto acquisito in forza di un titolo, o della prescrizione, si aggiunge quella dipendente dal fatto della preesistienza di canali od acquedotti destinati alla irrigazione delli altrui fondi o dal giro di edifizi. In altri termini il 578 quanto all'uso dell'acqua, ma limitatamente alla facoltà ed al modo di utilizzarla, forma eccezione alla regola generale stabilita dall'articolo 540 ed all'uopo dispone che *chi vuole aprire sorgenti, stabilire capi od aste di fonte, canali, od acquedotti, oppure scavarne, profondarne od allargarne il letto, aumentarne o diminuirne il pendio, o variarne la forma dove, oltre le distanze stabilite negli articoli precedenti, osservare quelle maggiori distanze ed eseguire quelle opere che siano necessarie per nuocere agli altri fondi, sorgenti, capi od aste di fonte, canali od acquedotti preesistenti e destinati alla irrigazione dei beni ed al giro di edifizi.*

Il testo di tale disposizione è così chiaro e preciso che non si potrebbe attribuirgli altro senso che non sia quello fatto patese dal proprio significato delle parole secondo la connessione di esso, e per adattarla alla fattispecie in esame bisognerebbe non solo attribuirgliene un diverso, ben altrimenti esteso e più comprensivo, ma correggerla e modificarla nella entità del suo contenuto e nella sua finalità, usurpando così la funzione del potere legislativo.

Nè alli effetti di cui nel capoverso dell'art. 3 delle disposizioni sulla interpretazione della nuova legge in generale, varrebbe lo allogare una razione di analogia perchè il caso di escavazioni fatte ad uno scopo diverso da quello di rinvenire ed usufruire l'acqua defluente nel sottosuolo e preveduto e regolato dall'art. 575 dello stesso Cod. Civ. che stabilisce la relativa distanza, ma la interpretazione analogica neanche sarebbe ammissibile per ciò che si tratta di una disposizione limitativa nel diritto di prelazione che in ordine all'uso dell'acqua sorgiva la legge attribuisce al proprietario del fondo superiore.

Il dibattito nella dottrina concerne più propriamente una questione diversa da quella a cui dà luogo la specialità del caso concreto.

Si discute, cioè, ma ai fini dell'odierno giudizio è indifferente il vedere, se l'art. 578 sia esclusivamente riferibile alli enungimenti, e non vada esteso nei casi più gravi di recisione delle vene d'acqua.

Ben si può ammettere questa maggiore estensione alla quale si presta il testo della legge semprechè si tratta di una recisione operata allo scopo di cui nella prima parte dell'art. 578 che ne prefigge la ipotesi di fatto.

Non altrimenti si comprende come il Vitalesi nelle argomentazioni riportate dalla difesa dell'appelata Società possa accennare alle espropriazioni larghissime e generiche dell'articolo suddetto, che egli stesso avverte e soggiunge essere inteso a limitare « il diritto del proprietario che voglia scavare nel suo fondo *per il caso i lavori che egli intende fare per iscoprire le acque sia di pregiudizio al proprietario del fondo inferiore che prima di lui averale scoperte, le abbia utilizzate con opere e spese, sia per lo stabilimento di qualche industria, sia per rendere più ubertoso il suo fondo* ».

Pare adunque lo stesso scrittore, la cui autorità viene fatta valere, riconosca ed ammetta che i lavori di scavazione per essere soggetti alle limitazioni di cui all'art. 578 devono avere la quivi indicata finalità di scoprire ed usufruire le acque defluenti nel fondo inferiore.

Siccome adunque tutt'altro scopo ebbero i lavori compiuti dalla convenuta Amministrazione delle Ferrovie, inammessibili ed imprevedibili, si appalesa l'azione contro di lei intentata nella base di una disposizione di legge inapplicabile al caso, e l'azione medesima deve quindi essere senz'altro definitivamente rigettata.

P. Q. M.

LA CORTE

in riforma della sentenza 24-30 maggio 1913 del Tribunale di Massa respinge la domanda di cui in citazione 15 gennaio detto anno ecc.

Trasporto di merci deperibili. - Impedimento alla riconsegna. - Vendita.

Anche per le merci deperibili che si arrestano in corso di trasporto, a causa d'interruzione di linea, la Ferrovia ha l'obbligo di chiedere istruzioni al mittente, escluso solo il caso in cui, nel momento di spedire l'avviso, la merce si trovi già in tale stato di deperimento da rendere una superfetazione l'avviso stesso e una necessità improrogabile la vendita immediata.

L'obbligo della richiesta d'istruzioni però, così com'è prescritto dalla prima parte dell'art. 128 *delle Tariffe, non vincola minimamente l'Amministrazione ferroviaria nella sua facoltà di vendita della merce facilmente deperibile, ch'essa può effettuare ad ogni istante sia o non sia trascorso il termine delle* 24 *ore dalla ricevuta dell'avviso per parte del mittente.*

CASSAZIONE DI ROMA, 16 febbraio-17 marzo 1914 - *Comelli Oreste* c. Ferrovie dello Stato.

Attesochè le norme che regolano il trasporto ferroviario, oggetto non già di un rapporto giuridico contrattuale qualsiasi, ma di un negozio giuridico di pubblico diritto, per quanto *sui generis*, vadano intese e applicate non altrimenti delle vere e proprie disposizioni di legge, e perciò prescindendo da ogni criterio discretivo, ma nel loro senso genuino e nella loro naturale portata.

Che, pertanto l'art. 128 delle Tariffe in esame non si presti la interpretazione datagli con la sentenza impugnata, per cui l'Amministrazione ferroviaria abbia facoltà di eseguire la vendita di cui nell'ultimo capoverso di esso articolo senza previo avviso allo speditore; e ciò appunto seguendo il modo di ragionare della sentenza sia per la lettera, sia per lo spirito delle sue disposizioni.

Che, invero, l'art. 128 nella sua prima parte faccia obbligo all'Amministrazione di « domandare istruzioni al mittente » per « le

merci, per i veicoli, per il bestiame, e altre cose accettate o in corso di trasporto a grande e a piccola velocità » quando « a causa delle interruzioni, non possa inoltrarsi o proseguire a destinazione »; nel secondo capoverso accordi allo speditore il termine di 24 ore per dare le chieste istruzioni, trascorso il quale « l'Amministrazione ove non vi sia modo di dar corso al trasporto, provvederà al ricovero delle merci, mettendo a carico dello speditore le sole effettive e maggiori spese »; e finalmente nel 4° capoverso venga statuito che « le derrate e le merci soggette a facile deperimento possono essere vendute secondo le norme dell'art.112 ».

Che giusta i canoni più elementari di ermeneutica legale, gli articoli di legge composti di più comma costituiscono e debbono considerarsi come un coacervo di disposizioni logicamente fra loro coordinate, e perciò riunito sotto uno stesso numero (che, altrimenti, andrebbero contraddistinte con numeri diversi) nel senso che la disposizione del 1° comma o, legalmente dicesi della prima parte, regga tutta la materia trattata, per quanto nelle disposizioni dei seguenti capoversi, non siano preveduti casi o ipotesi particolari che vi facciano eccezione.

Che ,pertanto, in aplicazione del detto art. 128, la norma della prima parte, parlando di « merci, veicoli, bestiame e altre cose » comprende tutto quanto possa esser oggetto di trasporto sulle ferrovie, in qualsiasi maniera compiuto, e quali ne possono essere la natura e le condizioni, e per tutte le cose trasportate faccia obbligo all'Amministrazione, ove a causa d'interruzione non possano proseguire di richiedere istruzioni al mittente; nè tale norma generale trovi deroga alcuna nelle seguenti disposizioni dello stesso articolo, come non emerge e non si eccepisce che ne trovi in quelle di altri articoli; mentre nei capoversi summenzionati, in primo luogo s'integra essa norma, prescindendo un termine di 24 ore per l'attesa delle istruzioni e ciò per provvedere non già alla vendita di cui si parla nel capoverso seguente, bensì al ricovero della merce, con relativa imputazione delle maggiori spese, e successivamente, si autorizza l'Amministrazione alla vendita della merce soggetta a facile deperimento, aggiungendo così un nuovo caso a quelli preveduti nell'art. 112 di cui si eseguirono pure le statuizioni.

Che, quindi, codesta ultima facoltà (costituendo pure un dovere dell'Amministrazione ferroviaria, nell'interesse proprio e del mit-

tente medesimo) non pregiudichi affatto il precetto generale, della prima parte dell'art. 128, comune, ripetesi a tutte le merci in stato e corso di trasporto senza che punto occorresse (come a torto assume la sentenza impugnata) alcun preavviso all'uopo, richiesto nel caso concreto non già in previsione della vendita, ma per solo effetto dell'interruzione del trasporto.

Che la stessa conclusione risulti dallo spirito e dalla logica delle predette disposizioni, poichè la deperibilità della merce, oltre a essere, nei vari casi, di grado notevolmente diverso e di carattere progressivo, non è affatto inconciliabile col preavviso in questione, e anzi a maggior ragione le consigli e rende opportune, potendo essere la deperibilità una delle precipue ragioni che inducano il mittente, avvertito in tempo, a ritirare la merce che non possa rimanere in attesa di riprendere il suo viaggio, per trafficarla altrimenti, ovvero darle altra più pronta destinazione.

Che, da altro canto, l'obbligo del preavviso, nei termini generali e commi della prima parte dell'art. 128, non vincoli menomamente l'Amministrazione ferroviaria nella sua facoltà di vendita della merce facilmente deperibile (della quale ciò si palesi imminente il deperimento, nella fattispecie putrefazione) che essa può effettuare a ogni istante, dal momento che la merce fu affidata nei casi e in applicazione dell'art. 112 e accadendo l'interruzione di cui trattasi, in virtù dell'art. 128, sia o non sia trascorso il suaccennato termine delle 24 ore, prescritto, si torna a dire, soltanto allo effetto della operazione di ricovero della merce e della relativa spesa occorrente, esclusa naturalmente l'ipotesi che al momento stesso di eseguirlo la merce si trovasse già in tale stato di deperimento imminente, da rendere una superfetazione l'avviso e una necessità improrogabile la vendita immediata, 112 e accordando l'interruzione di cui trattasi in virtù dell'art. 128 sia o non sia trascorso il suaccennato termine delle 24 ore, prescritte si torna a dire, soltanto all'effetto della operazione di ricovero della merce e della relativa spesa occorrente; esclusa naturalmente l'ipotesi che al momento stesso di eseguirlo la merce si trovasse già in tale stato di deperimento imminente da rendere una superfetazione l'avviso e una necessità improrogabile la vendita immediata 112, e accordando l'interruzione di cui trattasi in virtù dell'art. 128 sia o non sia trascorso il suaccennato termine di 24 ore prescritte si torna

a dire, soltanto all'effetto della operazione di ricovero della merce e della relativa spesa occorrente; esclusa naturlmente l'ipotesi che al momento stesso di eseguirlo la merce si trovasse già in tale stato di deperimento imminente da rendere una superfetazione l'avviso e una necessità improrogabile la vendita immediata.

Che sia conseguentemente vana ogni ricerca (quale era nel pensiero del Tribunale che preferiva la sentenza o meno di una colpa dello speditore per giustificare la facoltà di vendere nell'Amministrazione, facoltà e insieme dovere che discendono soltanto da ovvie ragioni di naturale necessità, e, come si è avvertito, di interesse d'ambo le parti.

Che se peraltro il ricorrente si opponga al vero quando rimprovera la sentenza di avere erroneamente ritenuta dispensata la Amministrazione ferroviaria che al momento dell'interruzione non risulta avesse accettata o meno ancora decisa la vendita, avvenuta il giorno dopo dell'avviso al mittente dell'interruzione avvenuta nel trasporto della merce deperibile, a torto poi si dolga che la medesima ne abbia in seguito disposto la vendita senz'attendere che scadesse il termine delle 24 ore della ricevuta dell'avviso.

Che, circoscritta nel senso suddivisato la doglianza del ricorrente, sia vana qualsiasi discussione intorno alla regolarità o meno dell'operato della Amministrazione circa l'avviso e la sua trasmissione e intorno al suo recapito, discussione che, d'altronde da un lato involgerebbe indagini di mero fatto, esorbitanti dalle funzioni e attribuzioni della Corte Suprema, e dall'altro lato, non troverebbe congruo addentellato nell'unico mezzo del ricorso, nei termini precisi e ristretti del quale deve contenersi l'esame della Corte.

P. Q. M.

Rigetta il ricorso.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 245. (Bollettino N. 31-1914). — A pagina 901, nella seconda riga, l'indicazione di « 2ª Serie » deve essere rettificata in « 1ª Serie ».

Ordine di Servizio N. 254. (Bollettino 31-1914). — Nell'Allegato *A* a pag. 913, quinta riga, la designazione della Provincia, nel cui territorio si trova la stazione di *Cavanella Po*, deve essere corretta da Venezia in Rovigo.

Ordine di Servizio N. 266. (Bollettino N. 33-1914). — A pagina 966, penultima riga, sostituire la lettera *e* col numero *6*.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

14-1

Anno VII - N. 35

27 Agosto 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, agosto 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*

In Appendice:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

D. M. *del* **20** *agosto* **1914** *che fissa la lunghezza del tronco Lercara Alta-Bivio Filaga della linea a scartamento ridotto Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci, agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 43 della legge 7 luglio 1907 N. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912, relativa al computo delle distanze tassabili per i tronchi con dentiera delle ferrovie complementari Sicule;

Su proposta del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci la lunghezza del tronco Lercara Alta — Bivio Filaga, della linea a scartamento ridotto Lercara - Bivona - Cianciana - Bivio Greci, e quella dei singoli tratti compresi fra le diverse stazioni e fermate, è fissata come risulta dalla seguente tabella:

Lercara Alta		
10	Riena	
21	12	Bivio Filaga

Roma, lì 20 agosto 1914.

Il Ministro
CIUFFELLI.

Ordine di Servizio N. 278. (M. e L.).

Attivazione degli apparati centrali nella stazione di Alessandria Smistamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 317-1909).

In aggiunta alle cabine idrodinamiche I. II. III. attivate nella stazione di Alessandria Smistamento il 27 aprile 1914, a partire dalle ore 11 del giorno 5 settembre 1914 verrà attivata anche la nuova cabina D per la manovra dei deviatoi e dei segnali della stazione compresi nella zona di piazzale fra il fascio arrivi e partenze, le due linee verso la cabina A e quella C di Alessandria Centrale.

In conseguenza di quanto sopra, a partire dalla data anzi indicata, gli impianti degli apparati centrali in attività nella stazione di Alessandria Smistamento saranno quelli rappresentati nell'unito schizzo, dal quale risultano le posizioni delle cabine, i deviatoi e i segnali manovrati dalle medesime, le distanze che intereressano il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Per il segnale a due ali di partenza verso le cabine *A* e *C* è indicato ancora la direzione a cui ciascuna ala comanda.

Tutti i segnali che non sono d'avviso, sono da considerarsi di 1ª categoria.

Il presente Ordine di Servizio modifica in parte quello Numero 317-1909.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 279. (ESERCIZIO FERROVIE SECONDARIE). — (GRUPPO SICILIA).

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Valguarnera-Grottacalda della linea a scartamento ridotto Assoro-Piazza Armerina.

(Vedi Ordine di Servizio N. 104-1912).

Il giorno 29 agosto 1914 verrà aperto al pubblico servizio il tronco di ferrovia Valguarnera-Grottacalda della linea in costruzione Assoro-Piazza Armerina, che sarà provvisoriamente esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato entrando a far parte della rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

I. — *Descrizione del tronco.*

Il tronco Valguarnera-Grottacalda si innesta nella stazione di Valguarnera in prolungamento al tronco Assoro-Valguarnera già in esercizio, e termina alla stazione di Grottacalda. È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 7,358,75 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Valguarnera e Grottacalda, la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 292.74 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di Km. 7,651.49. Fra le stazioni di Valguarnera e Grottacalda è compresa la fermata di Floristella.

La pendenza massima del tronco è del 25 %₀.

I piazzali della stazione di Grottacalda e della fermata di Floristella sono in orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono N. 53 opere d'arte, le più importanti delle quali sono: Un cavalcavia a tre luci di m. 5 al Km. 13+428.68; un viadotto a 7 luci di m. 8 al Km. 15+608.66; un viadotto a 3 luci di m. 8 al Km. 15+891.35 e due viadotti ciascuno a 4 luci di m. 8, rispettivamente ai Km. 16+254.30 e Km. 18+279.05. Tutte le altre opere d'arte sono ad una sola luce variabile da m. 0,80 a m. 5,00.

Nel tronco si hanno N. 6 Case cantoniere doppie e una garetta. Vi sono N. 8 passaggi a livello, dei quali N. 7 aperti muniti di tabelle monitorie e di avviso, ed uno al Km. 21 + 063.30 chiuso con sbarre e custodito dal personale della linea .

Circuito telefonico allacciante la stazione di Grottacalda con la fermata Floristella e con le stazioni di Valguarnera e di Assoro.

II. — *Descrizione delle Stazioni.*

Floristella — Fermata alla casa cantoniera doppia al chilometro 19 + 680.13, a sinistra venendo da Valguarnera.

Un binario di corsa a cui è allacciato un binario merci della lunghezza utile di m. 55 con asta di manovra di m. 35.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco, e con fronte di carico di m. 12. Sagoma di carico.

Grottacalda — Stazione con fabbricato viaggiatori al chilometro 21 + 214.56 a destra venendo da Valguarnera.

Binarî di corsa: 2, compresi tra le progressive Km. 21 + 107.30 e Km. 21 + 444.98 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi; il 1° della lunghezza utile di m. 275, ed il 2° della lunghezza utile di m. 230,00.

Binarî merci: uno, allacciato nei due sensi al secondo binario di corsa, in servizio del piano caricatore e del magazzino merci, della lunghezza utile di m. 100 con un'asta di manovra di m. 95, ed un altro pel carico diretto, della lunghezza utile di m. 125.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e con fronte di carico lungo m. 55 e magazzino merci con fronte di carico lungo metri 18.

Sagoma di carico.

Palo indicatore situato a destra dei treni in arrivo e a m. 200 prima della punta del deviatoio estremo.

Altro palo indicatore è situato nella stazione di Valguarnera a m. 200 dopo la punta del deviatoio Km. 14 + 049.65, a destra dei treni in arrivo.

III. — *Dipendenza.*

All'esercizio del tronco provvede l'Ingegnere Capo di Esercizio, residente a Palermo, con le norme stabilite dall'Ordine Generale N. 6-1911 e dall'Ordine di Servizio N. 175-1911.

Per il Servizio Sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Le stazioni del nuovo tronco saranno incluse nelle seguenti circoscrizioni dei magazzini di approvvigionamento:

Magazzino di Messina: fornitura dei materiali di ordinario consumo, ed uso comune, materiali di esercizio ed oggetti d'inventario;

Magazzino di Palermo Centrale: fornitura dei materiali e pezzi di ricambio per locomotive, stampati, cancelleria, oggetti di vestiario ecc.;

Magazzino di Palermo-Lolli: fornitura dei materiali di ricambio per veicoli, riparazione degli oggetti di inventario.

IV. — *Esercizio.*

L'Esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui l'Ordine di Servizio N. 120-1910.

V. — *Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.*

La fermata di Floristella e la stazione di Grottacalda sono abilitate a tutti i servizi.

I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Assoro saranno effettuati in base alle norme di cui l'allegato *C* all'Ordine di Servizio 249-1912 ed a quelle contenute nell'Ordine di Servizio N. 189-1913.

Per quanto riguarda l'uso degli abbonamenti speciali, si avverte che il tronco Valguarnera-Grottacalda deve essere considerato come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa ridotta del 25 %. È fatta eccezione per l'abbonamento spe-

ciale serie *R* essendo già compreso nell'itinerario il tratto Assoro-Grottacalda.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Assoro a Grottacalda sono quelle indicate qui appresso e formate sulla base della tariffa ordinaria pei treni omnibus vigente sulle ferrovie ex Sicule col ribasso del 25 %.

	1ª Classe	*3ª Classe*
Da Assoro a Floristella	2.70	1.25
Da Assoro a Grottacalda	2.85	1.35
Da Molinello a Floristella	2.05	0.95
Da Molinello a Grottacalda	2.10	1.00
Da Valguarnera a Floristella . . .	0.60	0.30
Da Valguarnera a Grottacalda . . .	0.80	0.35

VI. — *Distanze chilometriche — Pubblicazioni — Prontuari dei prezzi fatti — Biglietti — Documenti di trasporto — Tasse di bollo.*

Nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel prontuario generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) nel prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913), nei prontuari delle distanze in uso nelle stazioni e nella prefazione generale all'Orario di servizio, Parte seconda.

Le distanze fra le stazioni dell'intero tronco Assoro-Grotta calda risultano dalla tabella polimetrica, allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Le stazioni del nuovo tronco saranno fornite dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze dei prontuari delle distanze.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni degli stampati ecc. occorrenti.

I biglietti saranno forniti dall''Ufficio Affari Diversi Viaggiatori di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco e da e per oltre Assoro sono quelli in uso nella Rete principale.

La tassa di bollo si applica una sola volta anche per i trasporti da oltre e per oltre Assoro.

VII. — *Contabilità delle stazioni.*

Valgono le norme in vigore sulla Rete Principale emanate con gli Ordini di Servizio N. 160-1909 e N. 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913 e con la circolare N. 66 del 1913.

I prodotti della Rete Principale insieme con quelli della linea a scartamento ridotto dovranno essere versati con unica distinta mod. R-97.

La fermata di Floristella e la stazione di Grottacalda devono compilare per i trasporti destinati oltre la stazione di Assoro sulle linee a scartamento normale separati riassunti delle spedizioni a G. V. e P. V. e così pure separati arrivi per le provenienze di linee a scartamento normale oltre Assoro.

La fermata di Floristella effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni 5 giorni, quella di Grottacalda ogni 2 giorni e verranno inscritti all'Ordine di Servizio N. 275-1908 con l'indicazione della periodicità rispettivamente di cui alle lettere *E* e *B*.

VIII. — *Orari e composizione dei treni.*

Nel tronco Valguarnera-Grottacalda saranno attivate giornalmente tre coppie di treni, due delle quali in modo da avere alla stazione di Assoro le coincidenze con i treni più utili della Rete Principale, mentre la terza coppia sarà destinata al servizio locale fra Valguarnera e le località minerarie di Floristella e Grottacalda.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico o di condotta per il riscaldamento a vapore.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto, ed i bagagliai sono muniti anche della ruota dentata per freno nella cremagliera.

IX - *Carte di libera circolazione.*

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Assoro-Valguarnera dovranno sino al 31 Dicembre 1914 ritenersi valevoli anche per il tratto Valguarnera-Grottacalda.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 279-1914.*

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio - 1° maggio 1914 (Parte seconda) », si dovrà:

nell'elenco delle stazioni, fermate, ecc., a pagina 11 e seguenti, alle sedi opportune, inserire le seguenti indicazioni:

Floristella	c l	249
Grottacalda	c s	249

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » si dovrà:

A pagina 8 modificare l'indicazione della linea Assoro Valguarnera in Assoro-Piazza Armerina.

A pagina 40 fra Fiumicino e Foggia inserire:

*Florestella******* /Assoro-Piazza Armerina/Palermo/Caltanissetta/ /126/V/B/G/A/O/V/B/—/—/—/F/—/—/—/S/

riportando in calce la seguente nota:

****** Situata su linea complementare a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

A pagina 46 prima di Grottaglie aggiungere:

Grottacalda ** /Assoro-Piazza Armerina/Palermo/Caltanissetta 126/V/B/G/A/O/V/B/—/—/—/F/—/—/—/—/S/

riportando in calce la seguente nota:

** Situata su linea complementare a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

A pagina 172 sostituire la tabella polimetrica N. 126 con quella di cui l'allegato B al presente Ordine di Servizio.

A pagina 238 fra Fiumefreddo Sicilia e Furci inserire:

Floristella	18	173 29 *	180 29 *

e fra Grammichele, e Grotte inserire:

Grottacalda	18	173 31 *	180 31 *

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, dovranno essere aggiunti i nomi delle nuove stazioni con le indicazioni dell'instradamento e della distanza che nei prontuari medesimi resultano esposti per Assoro, nonchè le distanze relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto che si rilevano dalla tabella polimetrica di cui l'allegato B al presente ordine di servizio.

Inoltre dovranno pure essere praticate opportune aggiunte nei fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° Luglio 1910) » e « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. ecc., in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° Marzo 1911) » nonchè nell'Elenco delle stazioni che partecipano alle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (1 ottobre 1910).

Infine nel « Prontuario dei Servizi cumulativi e di Corrispondenza (Edizione 1° Aprile 1913) » alle pagine 10 e 11 dell'Indice, inserire, nelle sedi opportune, i nomi di *Floristella* e di *Grottacalda* con l'indicazione della pagina 27.

Nel prospetto delle « Linee Complementari Sicule », a pagina 27, inserire fra i nomi di Capo S. Marco (c. c.) e Lercara alta i nomi delle sottoindicate stazioni colle seguenti indicazioni:

Floristella /Assoro-Piazza Armerina/G/A/P/V.B/—/—/F/—/—/—/
/—/S/29/—/—/—/—/—/—/—/—/

Grottacalda/Assoro-Piazza Armerina/G/A/P/V.B/—/—/F/—/—/—
—/S/31/—/—/—/—/—/—/—/—/

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 279-1914.*

(126) Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina

(Linea complementare a scartamento ridotto)

Assoro							
8	*Mulinello*						
23	16	Valguarnera					
29	22	6	Floristella				
31	23	8	2	Grottacalda			

Ordine di Servizio N. 280. (M.).

Cambio di nome della stazione di Seravezza.

A datare dal 1° settembre 1914, la stazione di *Seravezza*, della linea Pisa-Spezia, assumerà la nuova denominazione di *Seravezza Querceta*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagine 91,135 (tabelle 62A e 62B) e 235, nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali figura il nome della suddetta stazione dovrà apportarsi analoga modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 281. (M.).

Rettifica del nome della stazione di Simmeri e Crichi.

La denominazione della stazione di *Simmeri* e *Crichi*, della linea Taranto-Reggio Calabria, viene rettificata in « *Simeri Crichi* ».

Conforme rettifica sarà da apportarsi nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali figura il nome della predetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 282. (C).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 246-1914).

Il prezzo di L. 1,43 indicato per la relazione Friesach-Peri Trs. nella serie B della tariffa eccezionale N. 11 applicabile ai trasporti di legname effettuati in servizio diretto italo-austro-ungarico, deve essere rettificato in L. 1.53.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 283. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 15-1914).

Nell'elenco delle Società Ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, di cui l'Allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 15-1914, aggiungansi, alla sede opportuna, i seguenti Sodalizi:

Sedi	*Denominazioni*
Alba	Società Sportiva Albese.
Faenza	Club Atletico « Faenza ».
Milano	Società Ginnastica « Leonardo da Vinci ».
Senigallia	Circolo Sportivo « Misa ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 284. (C.).

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 224-1914).

Col giorno 1° settembre 1914, le stazioni di Olgiate Molgora, Ozzano Monferrato, S. Elpidio a Mare e Torino Smistamento saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Olgiate Molgora	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . . .	588 191	Genova. . . .	191
Ozzano Monferrato. . . .	G. P.	Civitavecchia . . Genova (1). . . .	537 126	Genova. . . .	126
S. Elpidio a Mare. . . .	G. P.	Civitavecchia . . Livorno S. M. (1).	408 403	Livorno M. . .	405
Torino Smistamento . . .	P.	—	—	Genova. . . .	163

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 285. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

(Vedi Ordine di Servizio N. 150-1914).

Le stazioni di Catania Centrale, Genova Piazza Principe, Livorno Centrale, Messina Centrale, Napoli, Palermo Centrale, Reggio di Calabria Centrale e Siracusa stazione saranno ammesse, col 1° settembre 1914, al servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg.

In conseguenza, nell'Allegato N. 1 alle Condizioni e tariffe per il servizio di cui trattasi (edizione 1° luglio 1913), dovranno essere introdotte le indicazioni seguenti:

Stazioni ferroviarie	Scali marittimi destinatari compresi nel gruppo *Quarto*	
	Porti di transito	Classe di tariffa
Catania Centrale (1)	Brindisi	2
Genova Piazza Principe (1)	Venezia	2
Livorno Centrale (1)	Venezia	2
Messina Centrale (1)	Brindisi	2
Napoli (1)	Bari	2
Palermo Centrale (1)	Brindisi	2
Reggio di Calabria Centrale (1) . .	Brindisi	2
Siracusa stazione (1)	Brindisi	2

(1) Limitatamente ai trasporti in destinazione degli scali della costa orientale adriatica (Antivari, Cattaro, Corfù, Curzola, Durazzo, Fiume, Gravosa, Pola, Prevesa, S. Giovanni di Medua, Santa Maura, Santi Quaranta, Spalato, Vallona, Zara).

Con l'occasione si avverte che, a pag. 22 delle Tariffe e condizioni suddette, deve cancellarsi dal gruppo IV lo scalo di Salahora.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 286. (M.).

Abilitazioni di servizio della stazione di Ferrania.

(Vedi Ordine di Servizio N. 210-1914).

Anche i trasporti di bestiame a P. V. Accelerata, tanto a capo che a vagone completo, in partenza o in destinazione della stazione di Ferrania, per conto della Casa del Marchese *De Mari*, debbono aver luogo alle condizioni dell'Avvertenza *c*) a pagina 5 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche - edizione luglio 1908 - », senza però bisogno della preventiva autorizzazione.

Di conseguenza la Nota (10) in calce alla pagina 39 del citato Prontuario, dovrà essere sostituita dalla seguente:

« (10) Limitatamente ai trasporti per conto della Casa del « Marchese *De Mari*, con le norme indicate a pagina 5, Avver- « tenza *C*, senza però bisogno di preventiva autorizzazione ».

Con l'occasione anche la nota (9), in calce alla citata pagina 39 del Prontuario, dovrà essere sostituita dalla seguente:

« (9) Limitatamente ai colli non superanti il peso di Kg. 100 « cadauno, senza limite di peso per ogni singola spedizione. Per « la Casa del Marchese *De Mari* il servizio è esteso anche ai tra- « sporti a vagone completo, con le norme indicate a pagina 5, « Avvertenza *C*, senza però bisogno di preventiva autorizza- « zione ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 287. (C.).

Modificazioni ai prezzi dei trasporti sulle linee di navigazione e sulle ferrovie dello Stato.

§ 1. — INDICAZIONI GENERALI.

A partire dal 1° settembre 1914 verranno in parte attuati i provvedimenti di cui l'articolo 13 della legge 23 luglio 1914 N. 742 ed avranno pertanto applicazione:

gli aumenti relativi ai prezzi dei biglietti per viaggi in servizio interno sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato e l'istituzione della tassa di pontile;

gli aumenti relativi ai prezzi dei seguenti biglietti ferroviari:

a) abbonamenti ordinari (compresi quelli dell''intera rete);

b) abbonamenti speciali e tariffa per i biglietti di congiunzione;

c) abbonamenti per impiegati governativi e loro famiglie;

d) abbonamenti per studenti;

e) abbonamenti per impiegati ferroviari e loro famiglie;

f) circolari combinabili italiani (continentali e siculi);

g) circolari italiani;

h) circolari e biglietti di andata e ritorno combinati;

i) circolari in ferrovia e sui laghi e in ferrovia e sul mare, esclusi quelli interessanti anche amministrazioni estere;

k) andata e ritorno per viaggi alle stazioni termali ed al mare.

Per provvedere all'applicazione dei nuovi prezzi e per le altre modificazioni dipendenti dall'anzidetta legge, sono state stampate e

verranno distribuite a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, le seguenti pubblicazioni:

1°) 2ª Appendice al Regolamento e Tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato (edizione 1° dicembre 1910);

2°) 2ª Appendice alle Condizioni e Tariffe pei trasporti fruenti di Concessioni speciali e pei trasporti militari in servizio interno delle linee di navigazione esercitate dallo Stato (edizione 1° dicembre 1910);

3°) 17ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908);

4°) 8ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia (edizione luglio 1912).

Disposizioni relative agli aumenti dei prezzi dei biglietti di 1ª e di 2ª classe e alla istituzione della tassa di pontile pei viaggi sulle linee di navigazione dello Stato.

§ II. — *Viaggi in servizio interno marittimo.*

I nuovi prezzi risultanti dalle Appendici di cui ai punti 1° e 2° del § precedente, comprendono l'aumento del 10 % sui biglietti di 1ª e di 2ª classe per viaggi in servizio interno sulle linee di navigazione dello Stato e la tassa di pontile per la 1ª, 2ª e 3ª classe di cui al § V.

Le agenzie di navigazione e la stazione di Roma Termini, computeranno detti nuovi prezzi a partire dal 1° settembre p. v., correggendo a mano — pei biglietti a destinazione fissa — i prezzi attuali.

§ III. — *Viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo ed in servizio cumulativo con la Sardegna.*

Nei prezzi dei biglietti per viaggi in servizio diretto ferroviario-marittimo a tariffa intera o ridotta e di quelli in servizio cumu-

lativo con la Sardegna, non vengono per ora applicati pel percorso ferroviario nè per quello marittimo gli aumenti previsti dalla legge già citata, mentre anche per detti viaggi deve andare in vigore col 1° settembre p. v. la tassa di pontile. Di conseguenza le stazioni, le agenzie viaggiatori e le agenzie di navigazione continueranno, fino a nuovo avviso, a rilasciare i biglietti delle specie suindicate ai prezzi attuali.

Però, a partire dal giorno anzidetto le agenzie di navigazione dei porti di imbarco e la stazione di Roma Termini, riscuoteranno a parte la tassa di pontile nella misura indicata al § V del presente Ordine di Servizio, e indistintamente per ogni viaggiatore all'atto dell'assegnazione del posto di cabina o di cuccetta.

§ IV. — *Viaggi gratuiti.*

La tassa di pontile essendo estesa a qualunque specie di biglietto o tessera deve essere pagata anche *da tutti i viaggiatori muniti di biglietti per viaggi di servizio gratuiti e di carte o tessere di libera circolazione* (Senatori e Deputati e loro famiglie, personale ferroviario e di navigazione e rispettive famiglie, ecc.). I detti viaggiatori devono pertanto effettuare il pagamento della tassa di cui trattasi alle agenzie di navigazione (compresa la stazione di Roma Termini) all'atto del rilascio del biglietto di passaggio Mod. S-24.

§ V. — *Tassa di pontile per ogni viaggiatore.*

PERCORRENZA	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Napoli-Palermo o viceversa Civitavecchia-Golfo Aranci o viceversa Civitavecchia-Terranova o viceversa Civitavecchia Maddalena o viceversa	1.50	1.00	0.50
Golfo Aranci-Terranova o viceversa Golfo Aranci-Maddalena o viceversa Terranova-Maddalena o viceversa	0.50	0.30	0.15

Sono esclusi dal pagamento della tassa di pontile soltanto i ragazzi di età inferiore ai 5 anni, sempre quando occupino la cabina o la cuccetta della persona che li accompagna.

La tassa in parola deve essere esatta indipendentemente da quelle di imbarco e sbarco — quando dovute — di cui all'articolo 9 del Regolamento e Tariffe pei trasporti in servizio interno della Navigazione di Stato.

Come si è detto al § II la tassa di pontile non deve essere corrisposta a parte dai possessori di biglietti in servizio interno della Navigazione, essendo già compresa nel prezzo dei biglietti stessi.

Per la riscossione della tassa di pontile è stato istituito, in via provvisoria, un'apposito biglietto che le agenzie di navigazione e la stazione di Roma Termini, rilasceranno dopo avervi apposto il bollo a data. Detto biglietto sarà poi ritirato allo sbarco insieme allo scontrino del biglietto di viaggio o al Mod. S-24 di cui sono in possesso in viaggiatori per la traversata marittima.

L'importo della tassa di pontile dovrà essere versato e contabilizzato come tassa del percorso marittimo.

Per le eventuali esazioni della tassa di pontile da parte dei controllori, dovrà rilasciarsi il consueto Mod. Ci-703.

§ VI. — *Viaggi fra Palermo e Napoli dei possessori di biglietti d'abbonamento ferroviari.*

I prezzi per la traversata Napoli-Palermo o viceversa per i possessori dei biglietti di abbonamento ferroviari ordinari per l'intera Rete e di quelli speciali delle Serie XII e XVIII e di cui al punto I, comma *c*) dell'Ordine di Servizio N. 176-1913, sono sostituiti dai seguenti:

	I classe	*II classe*	*III classe*
sola andata (compresa la tassa di pontile) . . .	L. 20,45	L. 13,60	L. 6,25
tassa e sopratassa di bollo e stampa .	» 0,15	» 0,15	» 0,15
Totale	L. 20,60	L. 13,75	L. 6,40

andata e ritorno (compresa la tassa di pontile) .	L. 35,20	L. 23,45	L. 10,75
tassa e sopratassa di bollo e stampa	» 0,30	» 0,30	» 0,30
Totale	L. 35,50	L. 23,75	L. 11,05

DISPOSIZIONI RELATIVE AGLI AUMENTI DEI PREZZI DEI BIGLIETTI PEI VIAGGI SULLE FERROVIE DELLO STATO.

§ VII. — *Biglietti d'abbonamento ordinari e speciali.*

Con le appendici di cui ai punti 3°) e 4°) del § I si comunicano i nuovi prezzi ferroviari — comprendenti per la 1ª e la 2ª classe gli aumenti stabiliti dalla legge — dei biglietti di abbonamento ordinari (compresi quelli dell'intera Rete), speciali e di congiunzione, di cui agli Allegati N. 6 e 6-A alle Tariffe.

Per la correzione dei prezzi dei biglietti di abbonamento speciali ed ordinari intera Rete di un mese, le stazioni riceveranno dall'Ufficio 2° Affari Diversi Viaggiatori di Firenze, appositi listini di correzione che dovranno essere applicati, a partire dal 1° settembre 1914, su tutta la scorta dei biglietti.

Sarà fatta eccezione per gli abbonamenti speciali delle Serie I, I *bis*, II *bis*, III, III *bis*, IV, IV *bis*, V, XIV, XV, XVI, XVII, A, B, E, G, Q ed R, i cui biglietti, per le tre classi, verranno dal predetto Ufficio ristampati e sostituiti essendo state comprese nei rispettivi itinerari le nuove linee ultimamente aperte all'esercizio.

Per i biglietti di abbonamento a pagamento rateale, *in corso d'uso*, le stazioni continueranno a riscuotere, anche dopo i 1° settem-

bre p. v., le tasse indicate sugli scontrini dei singoli periodi rateali senza alcuna aggiunta.

Per gli abbonamenti a prezzo ridotto degli agenti ferroviari e loro famiglie, i nuovi prezzi, che sostituiscono quelli pubblicati coll'allegato N. 3 all'Ordine di Servizio N. 171/1913, risultano dall'Allegato N. 1 al presente.

§ VIII. — *Biglietti per viaggi combinabili italiani.*

Dall'Ufficio 11° di Firenze verrà distribuito un nuovo elenco delle tratte dei combinabili italiani con l'indicazione dei nuovi prezzi i quali sono stati messi anche in relazione ai treni diretti ed omnibus da cui le singole tratte sono servite con l'orario attualmente in vigore. Per alcune tratte cambiano, di conseguenza, anche i prezzi della terza classe.

Le attuali scorte di scontrini pei combinabili italiani non saranno sostituite; perciò le stazioni ammesse al rilascio di biglietti combinabili, dovranno correggerne a mano i prezzi.

§ IX. — *Biglietti per viaggi circolari in ferrovia, in ferrovia e sui laghi, in ferrovia e sul mare e per viaggi di andata e ritorno combinati.*

I nuovi prezzi pei circolari e per gli andata e ritorno combinati sono indicati nell'allegato N. 2 al presente Ordine di Servizio, il quale allegato sostituisce, per quanto riguarda i circolari combinati, quello N. 2 dell'Ordine di Servizio N. 171-1913.

Per la correzione dei prezzi il predetto Ufficio 2° di Firenze provvederà all'invio di appositi listini gommati.

§ X. — *Biglietti di andata e ritorno per viaggi al mare ed alle stazioni termali.*

I nuovi prezzi per i viaggi alle stazioni termali ed al mare sono riportati nell'Allegato N. 3 e sostituiscono quelli pubblicati con l'Ordine di Servizio N. 4v (C) del 1913.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 77. (C.).

Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (Edizione 1° aprile 1913).

(Vedi Circolare N. 13-1914).

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » devono essere fatte le seguenti varianti:

— a pag. 3 — Parte II dell'Indice —, dopo l'indicazione della Ferrovia Verona-Caprino-Garda, aggiungere « Esercitata dalla Società Veneta »;

— a pag. 46, all'indicazione « Direzione dell''Esercizio — Verona » sostituire quella « Esercitata dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane — Padova ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 78. (C.).

Biglietti di abbonamento non ritirati da inviarsi al controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

(Vedi Ordine di Servizio N. 174-1913).

Con riferimento al punto E, comma *C*) (quarto capoverso) dell'Istruzione relativa alla contabilizzazione dei biglietti di viaggio, allegata all'Ordine di Serizio N. 174-1913, si prescrive che, d'ora innanzi, i biglietti di abbonamento non ritirati dagli interessati entro il termine stabilito, debbano essere rimessi al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze con *lettera raccomandata* scortata da Mod. G-75.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 15 *e* 22.

Circolare N. 79. (C.).

Trasporti a domicilio a Longarone Zoldo.

(Vedi Circolare N. 108-1913).

Dal giorno 1° settembre 1914, il corrispettivo per la presa e consegna dei pacchi ferroviali, fra la stazione di Longarone-Zoldo ed il comune di Longarone, viene ridotta da L. 0,20 a L. 0,15.

Con la stessa data viene soppresso il servizio dei trasporti a domicilio tra la nominata stazione e le località di Erto, Cimolais, Claut, Barcis ed Andreis.

Per conseguenza nel fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi per i trasporti a domicilio, edizione 1912 » si dovranno introdurre le seguenti varianti:

— a pag. 37, di fianco al nome di Longarone-Zoldo cancellare alla colonna 4 il prezzo di L. 0,20 ed esporre nella colonna 3 quello di L. 0,15;

— alle pag. 43 e 79 cancellare i nomi delle dette località con le relative indicazioni.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche - edizione 1908 », cancellare gli stessi nomi nella nota (9) a piedi della pag. 50.

Con l''occasione si avverte che nell'accennato fascicolo: « Norme, ecc. di fianco ai nomi delle stazioni di Chieti e di Varallo Sesia si dovrà aggiungere nella colonna 1 la indicazione « 1ª e 2ª ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Prezzi dei biglietti di andata e ritorno individuali per viaggi alle stazioni termali e balneari.

Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe
150	33.10	22.60	14.25	—	—	—	—
151	33.30	22.75	14.35	**181**	39.95	27.25	17.20
152	33.55	22.90	14.45	**182**	40.15	27.40	17.25
153	33.75	23.05	14.55	**183**	40.40	27.55	17.35
154	34.00	23.20	14.65	**184**	40.60	27.70	17.45
155	34.20	23.35	14.75	**185**	40.85	27.85	17.55
156	34.40	23.50	14.80	**186**	41.05	28.00	17.65
157	34.65	23.65	14.90	**187**	41.25	28.15	17.75
158	34.85	23.80	15.00	**188**	41.50	28.30	17.85
159	35.10	23.95	15.10	**189**	41.70	28.45	17.95
160	35.30	24.10	15.20	**190**	41.90	28.60	18.00
161	35.50	24.25	15.30	**191**	42.15	28.75	18.10
162	35.75	24.40	15.40	**192**	42.35	28.90	18.20
163	35.95	24.55	15.50	**193**	42.60	29.05	18.30
164	36.15	24.70	15.55	**194**	42.80	29.20	18.40
165	36.40	24.85	15.65	**195**	43.00	29.40	18.50
166	36.60	25.00	15.75	**196**	43.25	29.55	18.60
167	36.85	25.15	15.85	**197**	43.45	29.70	18.70
168	37.05	25.30	15.95	**198**	43.70	29.85	18.80
169	37.25	25.45	16.05	**199**	43.90	30.00	18.85
170	37.50	25.60	16.15	**200**	44.10	30.15	18.95
171	37.75	25.75	16.25	**201**	44.35	30.30	19.05
172	38.00	25.90	16.35	**202**	44.55	30.45	19.15
173	38.20	26.05	16.40	**203**	44.75	30.60	19.25
174	38.40	26.20	16.50	**204**	45.00	30.75	19.35
175	38.65	26.35	16.60	**205**	45.20	30.90	19.45
176	38.85	26.50	16.70	**206**	45.45	31.05	19.55
177	39.05	26.65	16.80	**207**	45.65	31.20	19.60
178	39.30	26.80	16.90	**208**	45.85	31.35	19.70
179	39.50	26.95	17.00	**209**	46.15	31.50	19.80
180	39.75	27.10	17.10	**210**	46.35	31.65	19.90

Chilo-metri	PREZZI I Classe	II Classe	III Classe	Chilo-metri	PREZZI I Classe	II Classe	III Classe
211	46.60	31.80	20.00	251	55.40	37.80	23.80
212	46.80	31.95	20.10	252	55.60	37.95	23.90
213	47.00	32.10	20.20	253	55.85	38.10	24.—
214	47.25	32.25	20.30	254	56.05	38.25	24.10
215	47.45	32.40	20.40	255	56.25	38.40	24.20
216	47.65	32.55	20.45	256	56.50	38.55	24.30
217	47.90	32.70	20.55	257	56.70	38.70	24.40
218	48.10	32.85	20.65	258	56.95	38.85	24.50
219	48.35	33.00	20.75	259	57.15	39.—	24.55
220	48.55	33.15	20.85	260	57.35	39.15	24.65
221	48.75	33.30	21.00	261	57.60	39.30	24.75
222	49.00	33.45	21.10	262	57.80	39.45	24.85
223	49.20	33.60	21.20	263	58.—	39.60	24.95
224	49.45	33.75	21.30	264	58.25	39.75	25.05
225	49.65	33.90	21.35	265	58.45	39.90	25.15
226	49.85	34.05	21.45	266	58.70	40.05	25.25
227	50.10	34.20	21.55	267	58.90	40.20	25.35
228	50.30	34.35	21.65	268	59.10	40.35	25.40
229	50.50	34.50	21.75	269	59.35	40.50	25.50
230	50.75	34.65	21.85	270	59.55	40.65	25.60
231	50.95	34.80	21.95	271	59.80	40.80	25.70
232	51.20	34.95	22.05	272	60.—	40.95	25.80
233	51.40	35.10	22.10	273	60.20	41.10	25.90
234	51.60	35.25	22.20	274	60.45	41.25	26.—
235	51.85	35.40	22.30	275	60.65	41.40	26.10
236	52.05	35.55	22.40	276	60.85	41.55	26.15
237	52.30	35.70	22.50	277	61.10	41.70	26.25
238	52.50	35.85	22.60	278	61.30	41.85	26.35
239	52.70	36.—	22.70	279	61.55	42.—	26.45
240	52.95	36.15	22.80	280	61.75	42.15	26.55
241	53.15	36.30	22.90	281	61.95	42.30	26.65
242	53.35	36.45	22.95	282	62.20	42.45	26.75
243	53.60	36.60	23.05	283	62.40	42.60	26.85
244	53.80	36.75	23.15	284	62.65	42.75	26.95
245	54.05	36.90	23.25	285	62.90	42.90	27.—
246	54.25	37.05	23.35	286	63.10	43.05	27.10
247	54.45	37.20	23.45	287	63.35	43.20	27.20
248	54.75	37.35	23.55	288	63.55	43.35	27.30
249	54.95	37.50	23.65	289	63.75	43.50	27.40
250	55.15	37.60	23.70	290	64.—	43.65	27.50

Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe	Chilometri	PREZZI I Classe	PREZZI II Classe	PREZZI III Classe
291	64.20	43.80	27.60	331	73.05	49.85	31.40
292	64.45	43.95	27.70	332	73.25	50.—	31.50
293	64.65	44.10	27.80	333	73.45	50.15	31.60
294	64.85	44.25	27.85	334	73.70	50.30	31.70
295	65.10	44.40	27.95	335	73.90	50.45	31.80
296	65.30	44.55	28.05	336	74.15	50.60	31.90
297	65.55	44.70	28.15	337	74.35	50.75	31.95
298	65.75	44.85	28.25	338	74.55	50.90	32.05
299	65.95	45.—	28.35	339	74.80	51.05	32.15
300	66.20	45.15	28.45	340	75.—	51.20	32.25
301	66.40	45.30	28.55	341	75.20	51.35	32.35
302	66.60	45.45	28.60	342	75.45	51.50	32.45
303	66.85	45.60	28.70	343	75.65	51.65	32.55
304	67.05	45.75	28.80	344	75.90	51.80	32.65
305	67.30	45.90	28.90	345	76.10	51.95	32.70
306	67.50	46.05	29.—	346	76.30	52.10	32.80
307	67.70	46.25	29.10	347	76.55	52.25	32.90
308	67.95	46.40	29.20	348	76.75	52.40	33.—
309	68.15	46.55	29.30	349	77.—	52.55	33.10
310	68.40	46.70	29.45	350	77.20	52.70	33.20
311	68.60	46.85	29.50	351	77.40	52.85	33,30
312	68.80	47.—	29.60	352	77.65	53.—	33.40
313	69.05	47.15	29.70	353	77.85	53.15	33.50
314	69.25	47.30	29.80	354	78.05	53.30	33.55
315	69.45	47.45	29.90	355	78.30	53.45	33.65
316	69.70	47.60	30.—	356	78.50	53.60	33.75
317	69.90	47.75	30.10	357	78.75	53.75	33.85
318	70.15	47.90	30.20	358	78.95	53.90	33.95
319	70.35	48.05	30.25	359	79.15	54.05	34.05
320	70.55	48.20	30.35	360	79.40	54.20	34.15
321	70.80	48.35	30.45	361	79.60	54.35	34.25
322	71.—	48.50	30.55	362	79.90	54.55	34.35
323	71.30	48.65	30.65	363	80.10	54.70	34.40
324	71.50	48.80	30.75	364	80.30	54.85	34.50
325	71.70	48.95	30.85	365	80.55	55.—	34.60
326	71.95	49.10	30.95	366	80.75	55.15	34,70
327	72.15	49.25	31.05	367	80.95	55.30	34.80
328	72.35	49.40	31.10	368	81.20	55.45	34.90
329	72.60	49.55	31.20	369	81.40	55.60	35.—
330	72.80	49.70	31.30	370	81.65	55.75	35.10

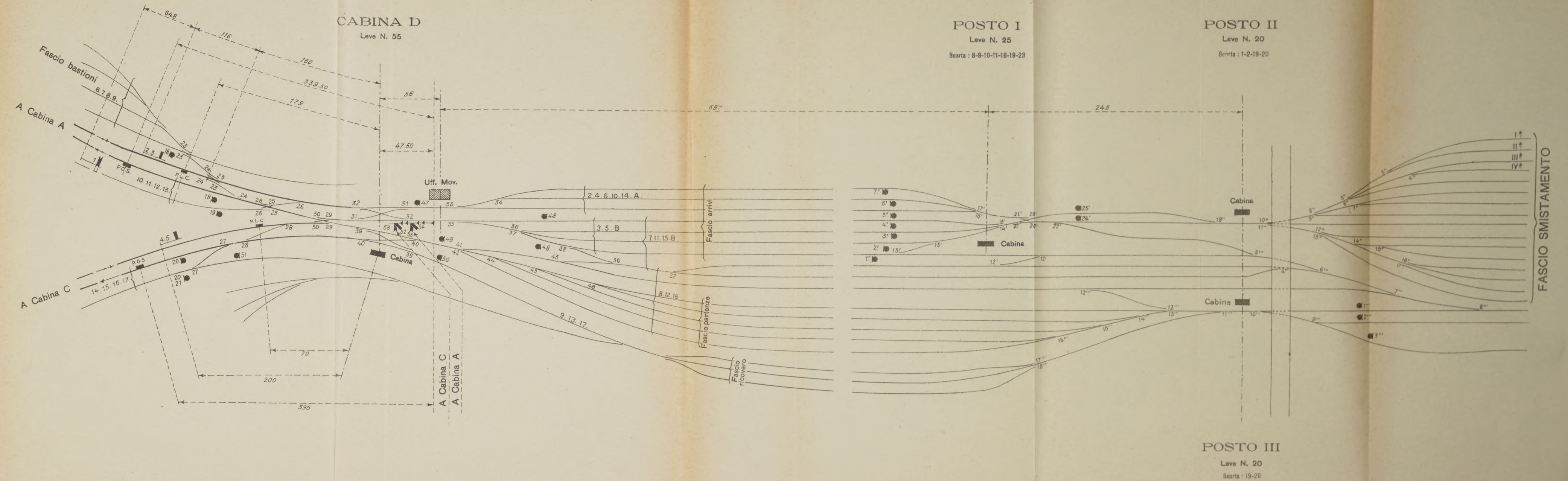
Chilo-metri	PREZZI			Chilo-metri	PREZZI		
	I Classe	II Classe	III Classe		I Classe	II Classe	III Classe
371	81.85	55.90	35.15	**401-405**	88.90	60.65	**38.25**
372	82.05	56.05	35.25	**406-410**	90.00	61.40	**38.70**
373	82.30	56.20	35.35	**411-415**	91.10	62.15	**39.20**
374	82.50	56.35	35.45	**416-420**	92.20	62.95	**39.65**
375	82.70	56.45	35.55	**421-425**	93.30	63.70	**40.10**
376	82.95	56.60	35.65	**426-430**	94.40	64.45	**40.60**
377	83.15	56.75	35.75	**431-435**	95.50	65.20	**41.05**
378	83.40	56.90	35.85	**436-440**	96.65	65.95	**41.55**
379	83.60	57.05	35.95	**441-445**	97.75	66.70	**42.00**
380	83.80	57.20	36.—	**446-450**	98.85	67.45	**42.50**
381	84.05	57.35	36.10	**451-455**	99.90	68.20	**42.95**
382	84.25	57.50	36.20	**456-460**	101.00	68.95	**43.40**
383	84.50	57.65	36.30	**461-465**	102.10	69.70	**43.90**
384	84.70	57.80	36.40	**466-470**	103.20	70.45	**44.35**
385	84.90	57.95	36.50	**471-475**	104.30	71.20	**44.85**
386	85.15	58.10	36.60	**476-480**	105.45	72.00	**45.30**
387	85.35	58.25	36.70	**481-485**	106.55	72.75	**45.75**
388	85.55	58.40	36.75	**486-490**	107.65	73.50	**46.30**
389	85.80	58.55	36.85	**491-495**	108.75	74-25	**46.75**
390	86.—	58.70	36.95	**496-500**	109.85	75.00	**47.25**
391	86.25	58.85	37.05	**501-505**	110.95	75.70	47.70
392	86.45	59.—	37.15	**506-510**	112.05	76.45	48.20
393	86.65	59.15	37.25	**511-515**	113.10	77.20	48.65
394	86.90	59.30	37.35	**516-520**	114.25	77.95	48.90
395	87.10	59.45	37.45	**521-525**	115.35	78.70	49.50
396	87.35	59.60	37.55	**526-530**	116.45	79.45	49.50
397	87.55	59.75	37.60	**531-535**	117.55	80.25	50.10
398	87.75	59.90	37.75	**536-540**	118.65	81.—	50.10
399	88.05	60.05	37.85	**541-545**	119.75	81.75	50.70
400	88.25	60.20	37.95	**546-550**	120.85	82.50	50.70

N. B. — Per distanze superiori a 500 Km. non sono concessi speciali ribassi.

Allegato all' Ordine di Servizio N. 278 - 1914.

STAZIONE
DI
ALESSANDRIA SMISTAMENTO

APPARATI CENTRALI

Fot.-Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Roma, 1914

Tariffa degli abbonamenti
a PREZZO RIDOTTO per gli agenti ferroviari e le rispettive famiglie.

La tariffa è stabilita per un mese. I biglietti si rilasciano con validità per uno o più mesi fino a 12.

PREZZO PER OGNI MESE			
Zone di distanza	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Fino a km. 10. . . . . . L.	7.80	4.30	3.05
Da km. 11 fino a 20. . . . »	11.10	7.45	4.05
» » 21 » » 30. . . . »	14.45	9.55	5.05
» » 31 » » 40. . . . »	16.05	11.65	7.05
» » 41 » » 50. . . . »	18.85	12.70	8.05
» » 51 » 60. . . . . »	22.15	13.80	9.05

I prezzi di cui sopra comprendono gli aumenti stabiliti dalle leggi 13 aprile 1911 N. 310 e 23 luglio 1914 N. 742, l'imposta erariale del 16 % vigente sui trasporti a grande velocità, la tassa di bollo dell'1,50 % e l'aumento del 6 per mille di cui alla legge 19 giugno 1913 N. 641.

In aggiunta al prezzo di ogni abbonamento è dovuto sempre il diritto fisso di lire una e la sopratassa del terremoto (cinque centesimi) stabilita dall'art. 15 della legge 14 luglio 1912 N. 835.

Biglietti per viaggi circolari in ferrovia.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
XXXII	Milano C. - Torino - Alessandria - Novi *o Milano C. - Vigevano - Mortara - Alessandria o Milano - Pavia - Voghera - Novi* - Genova (*Via Mignanego o via Busalla*) - Pisa - Lucca - Firenze - Empoli - Pisa - Livorno *o Colle Salvetti* - Civitavecchia - Roma - Palestrina *o Velletri* - Cancello - Napoli (VIA MARE) Palermo - Aragona *o Vallelunga* - Catania - Giardini Taormina - Messina - Reggio C. - Taranto - Bari - Foggia *o Messina - Reggio C. o Messina - Villa S. Giovanni*) - *Paola - Battipaglia - Napoli - Aversa - Foggia* - Ancona - Bologna *o Ravenna* - Ferrara - Padova - Venezia - Verona - Milano C. - *o Bologna - Piacenza - Milano C. o Bologna - Modena - Verona - Milano C.* O VICEVERSA	60	251.65	158.85	—
XXXII	*Speciale* da Ala	60	254.25	160.85	—
XXXII	*Speciale* da Chiasso	60	251.65	158.85	—
XXXII	*Speciale* da Luino	60	251.65	158.85	—
XXXII	*Speciale* da Modane	60	253.95	160.65	—
XXXII	*Speciale* da Pontebba	60	251.65	158.85	—
XXXII	*Speciale* da Udine	60	251.65	158.85	—
XXXII	*Speciale* da Ventimiglia	60	251.65	158.85	—
XXXII	*Speciale* da Peri	60	251.65	158.85	—
XXXII	*Speciale* da Desenzano lago . . .	60	252.65	159.55	—

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
LXV	Venezia - Mestre - Treviso - Montebelluna - Castelfranco Veneto - Camposampiero - Padova - Venezia o VICEVERSA	4	14.70	10.05	6.35
LXVI	Venezia - Mestre - Treviso - Feltre - Belluno - Montebelluna - Castelfranco Veneto - Cittadella - Bassano - Vicenza - Schio - Arsiero - Padova - Venezia o VICEVERSA	8	38.70	27.40	16.75
LXVII	Venezia - Mestre - Treviso - Feltre -Belluno - Montebelluna - Castelfranco Veneto - Cittadella - Vicenza - Verona - Mantova - Legnago - Montagnana - Monselice - Padova - Venezia o VICEVERSA	10	46.15	30.95	19.15
LXVIII	Milano C. - Monza - Lecco - Merone Pontenuovo - Milano Piazza Castello o VICEVERSA	8	11.50	7.65	5.05
LXIX	Milano C. - Monza - Besana - Molteno - Lecco - Cernusco Merate - Milano C. o VICEVERSA . . .	8	11.55	8.75	5.35
LXX	Reggio C. Centrale - Messina Porto - Villa S. Giovanni - Reggio C. Centrale o VICEVERSA	2	4.75	3.30	2.15
S V	Reggio C. Porto *o Villa S. Giovanni* - Messina - Giardini Taormina - Catania - Siracusa - Catania - S. Caterina Xirbi - Canicattì - Aragona Caldare - Girgenti - Porto Empedocle - Rocca Palumba Alia - Palermo - Termini Imerese - Patti - Barcellona - Messina - Reggio C. Porto *o Villa S. Giovanni* o VICEVERSA	40	90.40	60.35	37.25
S VI	Messina - Giardini Taormina - Catania - S. Caterina Xirbi - Rocca Palumba Alia - Palermo - Termini Imerese - Patti - Barcellona - Messina o VICEVERSA . . .	20	63.10	42.35	25.35

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
S VII	Palermo - Termini Imerese - Rocca Palumba Alia - Vallelunga - S. Caterina Xirbi - Bicocca - Siracusa - Catania - Messina - Patti - Palermo o VICEVERSA	30	72.85	48.80	—
S VIII	Palermo - Girgenti - Canicattì - Licata - Modica - Siracusa - Messina - Patti - Palermo o VICEVERSA	30	87.65	58.65	36.10
26	Milano C. - Gallarate - Laveno - Luino - Ganna - Varese - Gallarate - Milano C. o VICEVERSA . .	8	11.85	—	5.85

Biglietti per viaggi circolari in ferrovia e sui laghi

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
A	Milano C. - Treviglio - Bergamo - Lecco o Perledo Varenna - *Lecco - Tremezzina o Lecco - Varenna - Tremezzina, o Varenna Tremezzina - Como* - Como - Milano C. O VICEVERSA	8	21.55	16.35	—
A	*Speciale* da Venezia	8	69.25	48.05	—
C	Milano C. - Novara - Arona, *Arona Magadino - Arona,* Arona - Gallarate - Milano C. O VICEVERSA .	8	28.05	22.55	—
C	*Speciale* da Torino P. N.	8	50.00	37.00	—
C	*Speciale* da Torino P. S.	8	49.00	36.35	—
H	Desenzano - Peschiera, *Peschiera - Riva - Gargnano - Gardone Riviera - Salò* - Desenzano O VICEVERSA	5	10.50	9.80	5.80
11	Cremona - Brescia - Iseo, *Iseo - Lovere - Paratico,* Paratico - Palazzolo - Bergamo - Treviglio - Cremona O VICEVERSA	10	23.55	16.65	10.95
12	Milano C. - Treviglio - Bergamo - Palazzolo - Paratico, *Paratico - Lovere; Iseo;* Iseo - Brescia - Rovato - Treviglio - Milano C. O VICEVERSA	10	23.30	16.50	10.80
13	Milano C. - Lodi - Casalpusterlengo - Codogno - Cremona - Olmeneta - Brescia - Iseo, *Iseo - Lovere - Paratico,* Paratico - Palazzolo - Bergamo - Treviglio - Milano C. O VICEVERSA	10	29.40	20.60	13.50

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
17	PERCORSO FERROVIARIO. — *Andata*: Torino P. N. - Novara-Arona o Laveno O VICEVERSA. *Ritorno*: Laveno od Arona - Novara-Torino P. N. O VICEVERSA. — PERCORSO LACUALE. — *da Arona a Laveno* o viceversa, oppure da *Arona* o da *Laveno* ad una stazione lacuale intermedia e ritorno, oppure da uno scalo lacuale intermedio ad *Arona* e ritorno.	10	36.10	25.70	—
17	da Torino P. S.	10	34.95	24.95	—
28	Torino P. N. - Santhià-Borgomanero - Arona, *Arona - Laveno* - Laveno Nord - Varese - Como Lago (Nord) - Como S. Giovanni - Monza - Milano - Novara - Torino P. N. O VICEVERSA.	15	43.55	30.95	—
28	da Torino P. S.	15	42.30	30.10	—

Biglietti per viaggi circolari in ferrovia e sul mare

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
1 M	Venezia - Padova - Rovigo - Loreo - Chioggia, *Chioggia - Venezia* o VICEVERSA.	10	16.70	11.80	7.40
2 M	Venezia - Padova - Monselice - Legnago - Rovigo - Chioggia, *Chioggia - Venezia* o VICEVERSA.	10	23.90	16.70	10.50
3 M	Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Mantova - Legnago - Rovigo - Chioggia, *Chioggia - Venezia* o VICEVERSA.	10	35.65	24.75	15.55
4 M	Napoli - Pompei - Salerno, *Salerno - Amalfi - Capri - Sorrento - Napoli* o VICEVERSA.	15	19.90	18.00	—

Biglietti per viaggi Circolari-combinati.

Numero del viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	Chilometri	PREZZI *		
				I	II	III
1	Torino P. N. - Trofarello - Cavallermaggiore - Savigliano - Bastia - Carmagnola - Trofarello - Torino P. N. o viceversa . . .	15	212	24.10	17.15	11.35
2	Torino P. N. - Genova P. P. - Savona - S. Giuseppe-Bra - Cavallermaggiore *o Sanfrè* - Carmagnola - Trofarello - Torino P. N. o viceversa	15	367	42.35	29.50	19.05
3	Torino P. N. - Genova P. P. - Savona - S. Giuseppe-Ceva - Bastia - Mondovì - Cuneo - Torino P. N. o viceversa	15	396	44.75	31.25	20.30
4	Torino P. N. - Savona - Albenga - Ventimiglia - Genova P. P. - Torino - P. N. o viceversa	15	571	65.20	44.85	28.75
5	Torino P. N. - Genova P. P. - Milano C. - Torino P. N. o viceversa	15	467	53.45	36.80	23.60
6	Milano C. - Genova P. P. Ventimiglia - Albenga - Savona - Alessandria - Milano C. o viceversa . . .	15	610	69.55	47.80	30.70
7	Milano C. - Mortara - Alessandria - Acqui - Savona - Genova P. P. - Milano C. o viceversa . . .	15	394	45.25	31.25	20.20
8	Milano C. - Piacenza - Modena - Mantova - Verona - Brescia - Milano C. o viceversa	15	432	49.60	34.30	22.00

* Compreso il diritto fisso di L. 1,00.

Numero del viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	Chilometri	PREZZI I	II	III
9	Milano C. - Piacenza - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Milano o viceversa	15	641	72.95	50.10	32.05
10	Verona - Mantova - Modena - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona o viceversa	15	415	47.65	32.90	21.20
11	Milano C. - Piacenza - Bologna - Pistoia - Firenze C. - Pistoia - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Milano o viceversa	30	907	102.85	70.50	44.95
12	Verona - Mantova - Modena - Bologna - Pistoia - Firenze S. M. N. - Pistoia - - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona o viceversa	15	681	77.55	53.30	34.10
13	Chiasso - Milano C. - Genova - Pisa - Empoli - Firenze - Pistoia - Bologna - Piacenza - Milano - Chiasso o viceversa	30	848	96.25	66.20	42.15
14	Milano C. - Bologna - Pistoia - Lucca - Viareggio - Spezia - Genova - Milano C. o viceversa . . .	15	679	77.40	53.30	34.20
15	Torino P. N. - Genova - Pisa - Empoli - Firenze S. M. N. - Pistoia - Bologna - Piacenza - Milano - Torino P. N. o viceversa . . .	30	909	103.10	70.80	45.05

Numero del viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	Chilometri	PREZZI		
				I	II	III
15	Serie speciale da Livorno Centrale	30	949	107.70	74.00	47.15
16	Milano C. - Genova - Pisa - Empoli - Firenze S. M. N. - Pistoia - Bologna - Piacenza - Milano o viceversa	15	714	84.55	58.10	37.05
»	Serie speciale da Livorno Centrale	15	784	89.15	61.30	39.15
17	Torino P.N. - Genova - Pisa -Empoli - Firenze S. M. N. - Pistoia - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Milano C. Torino P. N. o viceversa .	30	1118	126.55	84.80	52.20
»	Serie speciale da Livorno Centrale	30	1158	131.15	86.40	53.20
18	Milano C. - Genova P. P. - Pisa - Empoli - Firenze S. M. N. - Pistoia - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Milano C. o viceversa . . .	30	953	108.00	74.10	47.20
»	Serie speciale da Livorno Centrale	30	993	112.60	77.30	48.50
19	Ventimiglia - Genova - Pisa - Livorno C. - Roma - Firenze S. M. N. - Empoli - Pisa - Genova - Ventimiglia o viceversa	30	1363	149.90	94.70	58.30
20	Torino P. N. - Genova - Pisa - Livorno C. - Grosseto - Roma - Orte - Chiusi - Arezzo - Firenze S.M.N. Pistoia - Bologna - Piacenza - Milano C. - Torino P. N. o viceversa . .	30	1482	157.70	99.30	61.20

Numero del viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	Chilometri	PREZZI		
				I	II	III
21	Milano C. - Genova P. P. - Pisa - Livorno C. - Grosseto - Roma - Orte - Arezzo - Firenze S. M. N. - Pistoia - Bologna - Piacenza - Milano C. o viceversa.	30	1317	146.10	92.40	56.80
22	Torino P. N. - Genova - Pisa -Livorno C. - Grosseto - Roma - Orte - Chiusi - Arezzo - Firenze S. M. N. - Pistoia - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Milano C. - Torino P. N. o viceversa .	30	1691	166.60	105.00	64.60
23	Milano C. - Genova P. P. - Pisa - Livorno C. - Grosseto - Roma - Orte - Chiusi - Arezzo - Firenze S. M. N. Pistoia - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Milano C. o viceversa	30	1526	159.70	100.40	61.90
24	Milano C. - Verona - Vicenza - Padova - Venezia - Bologna - Firenze S. M. N. - Roma - Firenze S. M. N. - Bologna - Milano C. o viceversa	30	1539	159.70	100.40	61.90
25	Firenze S. M. N. - Arezzo - Chiusi - Orte - Roma - Grosseto - Livorno C. - Pistoia - Empoli - Firenze S. M. N. o viceversa . .	15	731	83.10	57.05	36.35
26	Torino P. N. - Genova - Pisa - Livorno C. - Roma - Napoli - Roma - Livorno C. Pisa - Genova P. P. - Milano C. - Torino P. N. o viceversa	30	1967	178.80	112.70	69.50

Numero del viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	Chilometri	PREZZI		
				I	II	III
27	Torino P. N. - Genova - Pisa - Livorno C. - Roma - Napoli - Roma - Firenze S. M. N. - Bologna - Milano - Torino P. N. o viceversa .	30	1980	178.80	112.70	69.50
28	Torino P. N. - Genova P. P. - Pisa - Livorno C. - Grosseto - Roma - Napoli - Roma - Orte - Chiusi - Arezzo - Firenze S. M. N. - Pistoia - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Padova - Vicenza - Verona - Brescia - Milano - Novara - Torino P. N. o viceversa	45	2189	187.90	117.90	73.20
29	Torino P. N. - Genova P. P. - Pisa - Empoli - Firenze S. M. N. - Orte - Roma - Cancello - Napoli - Aversa - Benevento - Foggia - Ancona - Bologna - Ferrara - Padova - Venezia - Vicenza - Verona - Brescia - Milano C. - Novara - Torino P. N. o viceversa . .	45	2275	191.20	119.90	74.50
30	Milano C. - Genova - Pisa - Livorno C. - Grosseto - Roma - Napoli - Roma - Orte - Chiusi - Arezzo - Firenze S. M. N. - Pistoia - Bologna - Piacenza - Milano o viceversa	30	1815	171.80	108.50	66.80
31	Chiasso - Milano C. - Venezia - Bologna - Firenze S. M. N. - Roma - Napoli - Roma - Firenze S. M. N. - Pisa - Genova - Milano C. - Chiasso o viceversa .	45	2187	187.90	117.90	73.20

Numero del viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	Chilometri	PREZZI		
				I	II	III
32	Milano C. - Verona - Vicenza - Venezia - Padova - Rovigo - Ferrara - Bologna - Firenze S. M. N. - Roma - Napoli - Roma - Firenze S. M. N. - Bologna - Milano o viceversa .	45	2037	181.30	114.00	70.70

Biglietti di andata e ritorno combinati.

STAZIONE		VIA	Validità giorni	Km.	PREZZI (*)		
di partenza	di destinazione				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
Acri Bisignano	Napoli	Metaponto-Eboli	30	812	92.20	63.50	38.80
Bergamo	Roma T.	Milano-Bologna-Firenze	30	1438	153.80	96.90	59.80
Bologna	Napoli	Firenze-Arezzo-Roma	30	1396	151.30	95.40	58.70
id.	Roma T.	Firenze-Arezzo-Chiusi	30	898	101.80	69.80	44.40
Brescia	id.	Parma-Sarzana-Livorno C.	30	1208	134.80	88.20	54.60
Brindisi	Napoli	Foggia-Aversa	30	864	98.00	67.30	42.70
id.	Roma T.	Foggia-Caserta	30	1230	39.10	88.90	55.00
id.	id.	Foggia-Pescara-Sulmona	30	1304	146.10	92.40	56.80
id.	id.	Metaponto-Napoli	30	1270	142.80	90.50	55.90
Cariati	Napoli	Metaponto-Eboli	30	824	93.60	64.40	40.35
Catanzaro	Roma T.	S. Eufemia	30	1238	139.60	89.50	55.00
Cirò	Napoli	Metaponto	30	870	98.70	67.90	42.40
Cosenza	id.	Metaponto-Eboli	30	846	91.60	63.20	40.50
Cotrone	id.	id.	30	934	105.90	72.70	46.40
Firenze S. M. N.	Milano	Bologna	15	698	85.90	59.00	37.55
id.	Napoli	Arezzo-Roma	30	1130	127.80	85.30	52.70
id.	Torino P. N.	Empoli-Pisa-Genova	30	820	93.10	64.10	40.80
Genova P. P.	Napoli	Pisa-Livorno C.-Roma	30	1500	157.70	99.30	61.20
id.	Roma T.	Pisa-Livorno C.	30	1002	113.50	77.90	49.30
id.	Venezia	Milano	30	832	94.40	64.70	41.30
Livorno C.	Milano	Genova-Voghera	15	672	82.75	56.80	36.15
id.	Napoli	Ardenza-Vada-Roma	30	1130	127.80	85.30	52.70
id.	Roma T.	Ardenza-Vada	15	632	77.85	53.50	34.10
id.	Torino P. N.	Genova	15	702	86.40	59.30	37.70
Milano C.	Firenze S. M. N.	Bologna	15	698	85.90	59.00	37.55
id.	Livorno C.	Voghera-Genova	15	672	82.75	56.80	36.15
id.	Napoli	Genova-Pisa-Livorno C.	30	1802	171.80	108.50	66.80
id.	id.	Bologna-Arezzo-Roma	30	1828	172.80	109.00	67.40
id.	Pisa C.	Voghera-Genova	15	632	77.85	53.50	34.10
id.	Roma T.	Bologna-Firenze	30	1330	147.30	93.10	57.40

(*) Compreso il diritto fisso di L. 1.00.

STAZIONE		VIA	Validità giorni	Km.	PREZZI		
di partenza	di destinazione				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
Milano C.	Roma T.	Genova-Pisa-Livorno	30	1304	146.10	92.40	56.80
id.	id.	Pontremoli-Sarzana-Pisa-Livorno	30	1276	143.50	90.90	55.90
Modena	Napoli	Firenze-Roma	30	1470	156.50	98.60	60.70
id.	Roma T.	Bologna-Firenze	30	972	110.20	75.60	47.90
Napoli	Bologna	Roma-Arezzo-Firenze	30	1396	151.30	95.40	58.70
Napoli	Brindisi St.	Aversa-Foggia	30	864	98.00	67.30	42.70
id.	Cotrone	S. Eufemia	30	878	99.10	68.30	43.80
id.	Firenze C.	Roma-Arezzo	30	1130	127.80	85.30	52.70
id.	Genova P. P.	Roma-Livorno-Pisa	30	1500	157.70	99.30	61.20
id.	Livorno C.	Roma-Vada-Ardenza	30	1130	127.80	85.30	52.70
id.	Milano C.	Roma-Arezzo-Bologna	30	1828	172.80	109.00	67.40
id.	id.	Roma-Livorno-Pisa-Genova	30	1802	171.80	108.50	66.80
id.	Torino P. N.	id.	30	1832	172.80	109.00	67.40
id.	Venezia	Roma-Arezzo-Bologna	30	1716	167.50	105.50	65.40
Padova	Napoli	Firenze-Roma	30	1642	164.90	103.80	63.90
id.	Roma T.	Firenze-Arezzo	30	1144	129.50	86.00	53.20
Parma	id.	Bologna-Firenze	30	1080	122.50	82.90	51.10
id.	id.	Pontremoli-S. Stefano-Pisa-Livorno	30	1024	116.00	79.50	49.90
Piacenza	id.	Bologna-Firenze	30	1192	134.80	87.90	54.10
id.	id.	Pontremoli-S. Stefano-Pisa-Livorno	30	1140	129.30	85.70	52.70
Pisa C.	Milano C.	Genova-Voghera	15	632	77.85	53.50	34.10
id.	Roma T.	Livorno C.	15	672	82.75	56.80	36.15
id.	Torino P. N.	Genova	15	662	81.55	56.00	35.60
Potenza Inf.	Roma T.	Napoli	30	830	94.20	64.60	41.10
Roma T.	Peri	Firenze-Bologna-Verona	30	1258	142.30	90.20	55.50
id.	Bergamo	Firenze-Bologna-Milano	30	1438	153.80	96.90	59.80
id.	Bologna	Chiusi-Firenze	30	898	101.80	69.80	44.40
id.	Brindisi St.	Pescara-Foggia	30	1304	146.10	92.40	56.80
id.	id.	Caserta-Foggia	30	1230	139.10	88 90	55.00
id.	id.	Napoli-Metaponto	30	1270	142.80	90.50	55.90
id.	Catanzaro Sala	S. Eufemia	30	1238	139.60	89.50	55.00
id.	Genova P. P.	Livorno-Pisa	30	1202	113.50	77.90	49.20
id.	Livorno C.	Vada	15	632	77.85	53.50	34.10

STAZIONE		VIA	Validità giorni	Km.	PREZZI		
di partenza	di destinazione				1ª cl.	2ª cl.	3. cl.
Roma T.	Milano C.	Firenze-Bologna	30	1330	147.30	93.10	57.40
id.	id.	Livorno-Pisa-S. Stefano-Pontremoli	30	1276	143.50	90.90	55.90
id.	id.	Livorno-Pisa-Genova	30	1304	146.10	92.40	56.80
id.	Parma	Firenze-Bologna	30	1080	122.50	82.90	51.10
id.	id.	Livorno-S. Stefano-Pontremoli	30	1024	116.00	79.50	49.90
id.	Piacenza	Firenze-Bologna	30	1192	134.80	87.90	54.10
id.	id.	Livorno-Pisa-S. Stefano-Pontremoli	30	1140	129.30	85.70	52.70
id.	Pisa C.	Livorno C.	15	672	82.75	56.80	36.15
id.	Pontebba	Firenze-Bologna-Mestre-Treviso	30	1594	162.20	102.20	62.90
id.	Potenza Inf.	Napoli	30	830	94.20	64.60	41.10
id.	Spezia	Livorno C.-Pisa	30	826	94.30	64.70	41.30
id.	Torino P. N.	Livorno C.-Pisa-Genova	30	1334	147.30	93.10	57.40
id.	Venezia	Firenze-Bologna-Padova	30	1218	137.70	88.60	54.60
id.	Ventimiglia	Livorno C.-Pisa-Genova	30	1304	146.10	92.40	56.80
Spezia	Roma T.	Pisa-Livorno C.	30	826	94.30	64.70	41.30
Torino P. N.	Firenze S. M. N.	Genova-Pisa-Empoli	30	820	93.10	64.10	40.80
id.	Livorno C.	Genova	15	702	86.40	59.30	37.70
id.	Napoli	Genova-Pisa-Livorno-Roma	30	1832	172.80	109.00	67.40
id.	Pisa	Genova	15	662	81.55	56.00	35.60
id.	Roma T.	Genova-Pisa-Livorno	30	1334	147.30	93.10	57.40
id.	Venezia	Milano	30	830	94.20	64.60	41.20
Treviso	Roma T.	Mestre-Firenze	30	1244	140.90	89.80	55.50
Udine	id.	Treviso-Mestre-Firenze	30	14[illegible]6	155.20	97.80	60.20
Venezia	Napoli	Bologna-Arezzo-Roma	30	1716	167.50	105.50	65.40
id.	Genova	Milano	30	832	94.40	64.70	41.30
id.	Roma T.	Padova-Bologna-Firenze	30	1218	137.70	88.60	54.60
id.	Torino P. N.	Milano	30	830	94.20	64.60	41.20
id.	Ventimiglia	Milano-Genova	30	1134	128.30	85.70	52.70
Ventimiglia	Roma T.	Genova-Pisa-Livorno	30	1104	146.10	92.40	56.80
Verona P. V.	Napoli	Firenze-Roma	30	1674	165.70	104.50	64.30
id.	Roma T.	Bologna-Firenze-Arezzo	30	1676	133.10	87.10	53.70
Vicenza	id.	Padova-Bologna-Firenze	30	1206	136.60	88.20	54.60

Biglietti di andata e ritorno combinati (speciali).

DA	A	VIA	Validità	Chilometri	PREZZI *		
					1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
Belmonte Cal.	Napoli	Battipaglia	15	592	73 —	50.20	32 —
Bernalda	id.	Eboli	15	520	64.30	44.20	28.20
Cassano Jonio	id.	Metaponto	15	726	89.35	61.25	39 —
Catanzaro Sala	id.	S. Eufemia	15	738	90.75	62.25	39.65
Catanzaro Marina	id.	id.	15	756	92.95	63.75	40.55
Catanzaro Marina o Sala	Reggio Cal. Porto o Succ.	andata S. Eufemia ritorno Roccella Jon.	15	370	46 —	31.75	20.35
Corigliano Cal.	Napoli	Metaponto	15	734	90.30	61.95	39.45
Ferrandina P. M.	id.	Eboli	15	470	58.20	40.05	25.60
Gerace	id.	Battipaglia	30	1144	120.40	86 —	49.65
Gioia Tauro	id.	id.	30	848	96.60	66.40	36.55
Grassano Gar.	id.	Eboli	15	426	52.85	36.35	23.35
Metaponto	id.	id.	15	546	67.40	46.30	29.60
Monteleone P. S. V.	id.	Battipaglia	15	720	88.55	60.80	38.65
Napoli	Reggio Cal. Porto o Succ.	id.	30	952	107.80	73.90	38.60
Nicastro	Napoli	id.	15	682	83.95	57.65	36.70
Palmi	id.	id.	30	862	98.60	67.70	36.90
Pisticci	id.	Eboli	15	496	61.30	42 20	27 —
Pizzo di Cal.	id.	Battipaglia	15	714	87.80	60.25	38.30
Reggio C. Cent. Porto o succurs.	Catanzaro Marina o Sala	andata S. Eufemia ritorno Roccella Jon	15	370	46 —	31.75	20.35
id.	Napoli	Battipaglia	30	952	107.80	73.90	38.60
id.	Roma T.	id.	40	1450	155.20	97.80	56.80
id.	Taranto	Metaponto	30	952	107.80	73.90	36.80
Roma T.	Napoli (1)	—	15	498	61.60	42.35	27.10
id.	Reggio Cal.	Battipaglia	40	1450	155.20	97.80	56.80
Rossano	Napoli	Metaponto	15	758	93.20	63.95	40.65

(*) Compreso il diritto fisso di L. 1.

(1) Si distribuiscono soltanto ai viaggiatori in transito da Roma con biglietto combinato o combinabile sia ad itinerario circolare che di Andata Ritorno e circolari in genere.

DA	A	VIA	Validità	Chilometri	PREZZI *		
					1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
S. Eufemia Biforc.	Napoli C.	Battipaglia	15	662	81.55	56 —	35 60
S. Marco Rogg.	id.	Metaponto	15	766	94.15	64.60	41.10
Spezzano Castr.	id.	id.	15	738	90.75	62.25	39.65
Taranto	Napoli	Metaponto	15	632	77.85	53.50	34.10
id.	Reggio Cal. C. Porto o Succ.	id.	30	952	107.80	73.90	36.80
Tropea	Napoli	Battipaglia	15	766	94.15	64.60	41.10
Villa S. Giovanni	id.	id.	30	918	104 –	71.30	38.10

* Compreso il diritto fisso di L. 1.

Circolare N. 18v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazione della rete alle ore 17 del giorno 15 settembre 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. osì non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI^{CR}_{Z} N. 18.990; 18.992; 18.994.

BI^{CR}_{Z} » 29.140; 29.143; 29.146.

CI^{CR}_{Z} » 41.727; 41.729.

BAGAGLIAI.

DI^{CR} N. 84.205; 84.209; 84.213; 84.215; 84.218.

CARRI.

F N. 172.288 a 172.290; 172.400 a 172.402; 174.209 a 174,211; 174.219 a 174.221; 174.229 a 174.231; 174.237 a 174.239; 174.711 a 174.713; 175.321 a 175.323; 175.328 a 175.330;

175.334 a 175.336; 175.575 a 175.577; 175.590 a 175.592; 175.700 a 175.702; 175.710 a 175.712; 175.716 a 175.718; 175.725 a 175.727.

L N. 475.800 a 475.802; 475.808 a 475.810; 476.046 a 476.048; 479.155 a 479.157; 479.162 a 479.164; 479.300 a 479.302; 479.311 a 479.313; 479.321 a 479.323; 479.531 a 479.533; 479.569 a 479.571; 479.585 a 479.587; 479.703 a 479.705; 479.905 a 479.907; 479.915 a 479.917.

Poz N. 693.273; 693.274.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45 ed ai Controllori del materiale.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

SENTENZE

Carico alla rinfusa. - Differenza di peso. - Integrità di carico. - Errore di peso. - Irresponsabilità delle Ferrovie.

Nonostante la differenza di peso tra quello riconosciuto in partenza e quello riscontrato in arrivo, l'Amministrazione delle Ferrovie non è responsabile di mancata resa e la integrità del carico, e quello dei piombi stanno a dimostrare che s'incorse in un'erronea pesatura ma che fu riconsegnata la identica merce assunta al trasporto.

CORTE DI CASSAZIONE DI NAPOLI 2-16 febbraio 1914, Pres. Lo Monaco - Est. Compagnone - Società Calabro-Lombarda contro Ferrovie dello Stato.

IN FATTO.

La Società Calabro-Lombarda olierie e saponerie riunite spediva da Amantea al suo rappresentante in Gioia Tauro un vagone di Sanza riconosciuto alla stazione di partenza del peso di chilogrammi 8120.

Alla stazione di arrivo però, il vagone fu trovato del peso di Kg. 5260 donde fallite le pratiche amministrative, il giudizio per ottenere il costo della merce rimanente determinata in L. 134.59.

Siffatta domanda fu accolta dal Pretore di Palmi con sentenza 29-31 maggio 1911, ma sullo appello dell'Amministrazione delle Ferrovie fu respinta con sentenza emessa dal Tribunale della stessa città addì 23-27 luglio 1912.

Il detto Tribunale divenne a ciò, perchè a parte le considerazioni su la efficacia della pesatura delle merci nei contratto di trasporto per ferrovia, e quelle colle quali disse che detto contratto partecipi della natura giuridica di quello di deposito finì per ritenere che se all'atto dello svincolo della merce il destinatario riconobbe che il vagone che la conteneva era esente da qualsiasi alterazione ed il carico fatto dallo stesso mittente era integro, non era a parlarsi di colpa da parte dell'Amministrazione, e quindi di possibili responsabilità.

Per la differenza di peso soggiunse il Tribunale, se mai, poteva derivare il diritto a vedersi restituito quel tanto in più pagato sul prezzo di trasporto, come effetto di errore nella pesatura ed allo uopo fece espressa salvezza all'istante.

Contro siffatta sentenza, la menzionata Società Calabro Lombarda interpose ricorso per cassazione affidato ai due seguenti motivi:

col 1° cioè diconsi violati gli art. 360, 361, 517 cod. proc. in quanto non furono addotte le ragioni in base alle quali si ritenne che il destinatario avesse ritenuto integro il carico;

col 2° invece diconsi violati gli art. 388, 416 c. di comm. 1837 e reg. Cod. Civ. 65, 105, 106, 113, 129 ,130, 140 parte 1ª Tariffe ferroviarie a 10 parte 4 per la confuzione tra il contratto di deposito previsto dall'art. 1847 Cod. civ., per le considerazioni che la efficacia della pesatura della merce. Secondo la ricorrente il riscontro della integrità dei suggelli apposti al carro nulla poteva mettere in essere, perchè apposti così dalla amministrazione ferroviaria, ben potettero, o subito dopo o lungo il viaggio, sottratta la merce, essere di nuovo apposti.

IN DIRITTO.

Il Supremo Collegio osserva che se pure la denunziata sentenza contenesse qualche erroneo apprezzamento giuridico, non potrebbe mai essere cassata, perchè come è stato già rilevato dopo tutto il fondamento vero della *ratio decidendi* fu il convincimento di fatto che l'Amministrazione ferroviaria, non era incorsa in nessuna colpa contrattuale od aquiliana nella esecuzione del contratto

di trasporto ad onta che il peso della merce in arrivo risultasse minore di quello ad essa assegnata in partenza. E tale convincimento non può essere censurato in questa sede, non derivando essi da erronei apprezzamenti giuridici ma dalle circostanze di fatto della nessuna manomessione dei suggelli apposti al vagone o della integrità del carico rilevata alla stazione di arrivo in presenza del destinatario.

La mancanza di oltre due tonnellate di merce, se vera sarebbe stata tal cosa visibile da fare scartare a priori il rilievo della integrità del carico, e quindi se questo Supremo Collegio potesse discutere del convincimento di fatto dei magistrati di merito, troverebbe anche giustificato quello espresso nel presente giudizio di essere cioè la merce giunta a destinazione, corrispondente a quella spedita nella quantità colla necessaria conseguenza della irresponsabilitàà della Amministrazione ferroviaria, perchè si sa che quando il vettore consegna la merce affidatagli, nella sua interezza la differenza di peso attribuibile ad errore materiale nulla mette in essere.

Nè si parli di mancanza di motivazione perchè non si sa davvero quale essa avrebbe dovuto essere, di fronte al rilievo fatto che dal verbale di accertamento risultava oltre la integrità dei suggelli anche quella del carico. Questa fu una constatazione di fatto che per la società ricorrente riteneva esclusa dal menzionato verbale poteva affidarsi al rimedio della revocazione e non dell'attuale giudizio di cassazione.

Il ricorso era dunque rigettato con tutte le conseguenze stabilite dall'art. 541 Cod. Proc. Civ.

Espropriazioni parziali. - Applicabilità art. 13 della legge 15 Gennaio 1865 sul risanamento di Napoli. - Catasto antiquato. - Occupazione temporanea precedente momento giuridico. - Determinazione del prezzo.

L'art. 13 della Legge sul risanamento di Napoli, esteso a tutte le espropriazioni ferroviarie dall'art. 77 della Legge 7 luglio 1907, N. 429, è applicabile anche in caso di occupazioni parziali.

Lo stesso art. 13 trova egualmente applicazione pure quando, in mancanza dei fitti di data certa dell'ultimo decennio, si debba, per il secondo termine della media, ricorrere all'imponibile ed il catasto sia in base di estimo e non di reddito ed oltrecciò non risponde allo stato presente dei fondi censiti.

L'occupazione temporanea, anche se preordinata fin dall'inizio, a diventare definitiva, conserva i suoi requisiti e caratteristiche essenziali che la differenziano dall'istituto dell'espropria permanente. Si deve pertanto aver riguardo, nella stima dell'indennità per quest'ultima dovuta, alla Legge imperante al momento della emanazione del Decreto Prefettizio, autorizzante la espropria suddetta.

CORTE APP. Parma, 30 gennaio 1914. Lavarello c. FF. SS.

DIRITTO.

Unica, come in narrativa fu espresso, è la questione recata innanzi questa Corte di rinvio, quella se l'appellato Lavarello abbia o meno il diritto di pretendere che l'indennità a lui spettante per la occupazione dei suoi immobili, operata dall'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sia regolata con criterii della legge Comune 25 giugno 1865 di espropriazione a causa di pubblica utilità o con quelli assai più restrittivi della legge 7 luglio 1907 che nell'articolo 77 richiama per l'espropriazione di terreni occorrenti sulle ferrovie esistenti o di nuova costruzione l'art. 13 della legge 15 gennaio 1865 per il risanamento della città di Napoli.

La risoluzione della controversia viene recata dall'appellato sopra triplice ordine di eccezioni:

1. Non applicabile nel caso concreto la legge speciale pel risanamento della città di Napoli pel fatto che, trattandosi di espropriazione parziale, mancano gli estremi per ottenere l'applicabilità.

2. Non applicabile perchè manca in concreto lo elemento dei fitti debitamente accertato e i regolari dati del catasto.

3. Non applicabile pel fatto che quando avvenne la espropriazione dominava la legge comune del 1865, e ancora non vigeva la legge speciale alle espropriazioni in materia ferroviaria.

La prima eccezione non è una nuova per questa Corte che già la decise in senso contrario all'appellato (Giur. It., 1912, 1, 2, 72).

Sostanzialmente si vorrebbe trarre argomento dall'art. 13 della legge di Napoli sostenendo che questo articolo non facendo mensione dell'espropriazione parziale, e non determinando un criterio da seguire in tale contingenza, debbasi di necessità ricorrere alla legge comune per fissare l'indennità. E si spiega il concetto facendo capo all'art. 40 della legge generale, nel senso che non sarebbe ammessibile che, determinato il valore dello intero immobile sulla base della media tra il valore venale ed i fitti coacervati, od il capitale risultante dall'imponibile netto catastale sia possibile determinare con metodo diverso il valore delle frazioni residue.

Senonchè a ritenere innanzi tutto che la legge speciale all'articolo 13 non fa distinzioni fra espropriazioni parziali e totali, e quando coll'art. 77 della legge sull'ordinamento ferroviario si chiama l'art. 13 della legge di Napoli si impone l'applicazione di tale disposizione in tutti i casi di espropriazione per lavori ferroviari. E si comprende agevolmente che l'art. 77 intenda conglobare espropriazioni totali e parziali, mentre è ben noto che gli espropri ferroviari per la loro stessa natura sono generalmente parziali.

Inoltre non devesi dimenticare che l'art. 40 della legge comune contempla l'espropriazione parziale indicando in che debba consistere la indennità, la quale è costituita dalla differenza fra il valore dell'immobile prima dell'esproprio e quella della residua parte di essa dopo l'esproprio. Non è detto nell'art. 40 che il valore residuo debba rappresentare il valore venale del restante fondo, bensì il giusto prezzo. Ora questo giusto prezzo è pur voluto dal-

l'art. 13 della legge di Napoli, ma con criteri più positivi, con elementi certi e sicuri desunti dai fitti dell'ultimo decennio avanti data certa, e in difetto dal reddito imponibile netto.

E tutto ciò ben si spiega dallo spirito che ha animato il legislatore quando ha provveduto all'ordinamento ferroviario. Si vollero frenar abusi e arbitri di periti che facilmente sconfinavano dalla regolare e giusta misura di indennità, adottando criteri spesso personali, e sovente pure variabili nell'apprezzamento degli immobili da espropriare allorquando era in loro facoltà di seguire le norme della legge generale del 1865.

Questa *ratio legis* non poteva essere limitata alle espropriazioni totali, perchè sarebbe stata senza frutto in materia di espropri ferroviari che, come fu sopra osservato, sono nella quasi totalità espropri parziali.

Si è osservato nella conclusionale presentata innanzi la Corte d'appello di Genova, e richiamata per brevità nella conclusionale presso questa Corte di rinvio, che nel caso concreto si tratta di una legge d'eccezione sì che di essa non debba farsi applicazione quando manchino gli estremi rigorosamente richiesti per la sua applicabilità. Mancanza questa che secondo l'appellato consisterebbe in che i fitti e l'imponibile di cui è cenno nell'art. 13 della legge di Napoli si riferiscono esclusivamente all'intero immobile, mentre, se evidentemente non è possibile per la residua parte di esso istituire dei calcoli di valore sulla base dei fitti e dell'imponibile, non è del pari possibile applicare al caso di espropriazione parziale i criteri della legge di Napoli.

Ma questo ragionamento non ha valore di sorta, perchè il sostenere che mancano gli estremi determinare il valore di uno stabile parzialmente espropriato quando i fitti ed il reddito imponibile esiste, equivale a voler negare che sia possibile al perito di operare un congruo riparto all'effetto del calcolo dei due valori, la base non muta, stabilita questa nell'ambito sempre degli articoli 12 e 13 della legge di Napoli il perito estimatore calcolerà il valore dell'immobile parzialmente espropriato.

La seconda eccezione riflette l'inapplicabilità della legge di Napoli mancando in concreto l'elemento dei fitti e i regolari dati del catasto.

Anche questa eccezione non ha seria base.

Si ammette pure che mancasse in concreto l'elemento dei fitti, non si può constatare però che manchi quello dell'imponibile, e niun dubbio che in difetto dei fitti basti il reddito netto imponibile per costituire la media col valore venale dell'immobile.

Si è osservato che non esiste un vero imponibile netto, ma semplicemente l'allibramento totale dal quale non può desumersi il reddito esatto e neppure il reddito approssimativo.

Senonchè tale osservazione contrasta coi documenti della causa, risultando dalle indicazioni contenute nel decreto prefettizio di espropriazione 12 novembre 1908 l'allibramento del fondo a catasto l'estimo di L. 3875, e, se questo è l'estimo, l'estremo della imponibilità esiste per operare la media voluta dalla legge.

Nè vale osservare che le condizioni del catasto Ligure rimontano ad epoca remota e non risponde allo stato presente dei fondi censiti.

Invero l'art. 77 della legge non designa da quale catasto si debba desumere l'imponibile. Esiste il catasto e basta per l'applicazione della legge di Napoli.

Ed esattamente la nostra Corte Regolatrice considerava che il fatto dell'imponibile non in relazione col valore venale per essere cambiato col decorso del tempo la natura del terreno divenuto poi fabbricabile non può avere influenza, poichè gli inconvenienti cui possa eventualmente dar luogo l'applicazione della legge non sono mai causa della sua applicabilità.

Alla terza eccezione rispose con argomenti ineccepibili la Cassazione di Torino annullando la sentenza della Corte Genovese, che seguendo l'errore commesso dal Tribunale motivava che l'occupazione temporanea del fondo Lavarello si appalesava fin dall'origine per lo scopo cui doveva servire predestinata a perpetuarsi, sì che si doveva considerare come intimamente commessa alla espropriazione definitiva, come una fase preliminare di questa, e alla legge vigente al momento in cui l'occupazione temporanea fu autorizzata dovevasi far capo per la stima, del fondo. E poichè a quell'epoca non vi era in materia che la legge comune del 1865, occorreva risalire ai criteri di estimazione di questa legge, e non a quella del risanamento di Napoli promulgata dopo il decreto di occupazione temporanea. Il Tribunale non volle tener presente che una occupazione temporanea, sia pure compiuta con lo scopo di tramutarla in defini-

tiva, non perde il suo carattere di provvisorietà, e non conferisce allo espropriante diritti assoluti sull'immobile espropriato dovendo egli, per renderla permanente, iniziare il procedimento tracciato dalla legge. È quindi errato il concetto che la occupazione temporanea altro non sia che una fase della procedura di espropriazione permanente, sono procedure ben distinte, e all'uopo basti l'aver sott'occhio il titolo II, capo II, e il titolo I della legge organica di espropriazione.

La Corte di Cassazione nella sentenza emanata in questa causa ha luminosamente stereotipato il vero concetto nella presente controversia. Disse che se il prezzo degli stabili deve essere stabilito con riguardo al tempo in cui passano definitivamente dalla proprietà del privato in quella dell'ente espropriante, non vi ha dubbio che siffatto momento giuridica non si verifica finchè siasi in presenza di atti semplicemente preparatorii, o di atti che, come lasciano libera la pubblica Amministrazione di non espropriare desistendo dagli atti relativi, così non attribuiscono al privato il diritto di conseguire il prezzo dell'esproprio.

Il Tribunale colla appellata sentenza ha addottato la tesi contraria all'Amministrazione Ferroviaria. La sentenza va quindi per le premesse considerazioni riformata, dovendosi disporre la perizia del Tribunale ordinata nel senso che il perito debba attenersi ai criteri di valutazione degli immobili espropriati al Lavarello, fissati dall'art. 13 della legge 15 gennaio 1885 sul risanamento della citta di Napoli richiamato dall'art. 77 della legge 7 luglio 1907 per le espropriazioni ferroviarie.

Non può sorger dubbio sulla necessità di ordinare nuova perizia quale venne chiesta dall'Amministrazione delle ferrovie. Su di ciò non esiste nè potrebbe esistere dissenso fra le parti contendenti, perchè gli errori della perizia vennero dal Tribunale riconosciuto, e il Lavarello chiedendo la conferma della sentenza ha accettato integralmente il giudicato in tal parte.

Ma, come fu sopra accennato, la nuova perizia deve svolgersi secondo i criteri di estimazione esattamente indicati dall'Amministrazione delle Ferrovie.

Omissis.

ANNO VII - N. 36

3 SETTEMBRE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

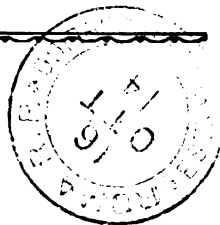
Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

Roma, settembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

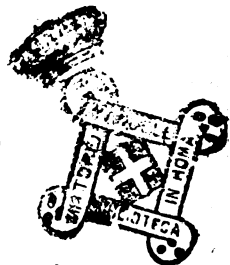
Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. *N. 707 del 25 giugno 1914, col quale è approvato il regolamento per il personale navigante delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 8 della legge 5 aprile 1908, n. 111, relativa ai servizi postali e commerciali marittimi;

Visto l'art. 11 della legge 13 aprile 1911, n. 310, relativa a modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato ed a miglioramenti economici del personale;

Udito il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed il Consiglio dei Ministri;

Su proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro, di concerto col ministro segretario di Stato per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'annesso regolamento (2) per il personale navigante delle ferrovie dello Stato, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro.

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 04 del 26 agosto 1914.

(2) Il regolamento è stato stampato in un fascicolo a parte e distribuito a cura dell'Esercizio Navigazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 giugno 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — RUBINI — MILLO.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

Ordine di Servizio N. 288. (M. C. L.).

Sistemazione degli impianti ed estensione del servizio merci nella fermata di Vigliano d'Asti. Attivazione dei segnali di protezione della fermata stessa.

Dal giorno 7 settembre 1914 il servizio merci nella fermata di Vigliano d'Asti, della linea Asti-Ovada-Genova, attualmente limitato alle spedizioni a grande velocità col limite massimo di Kg. 100 per collo, viene esteso a tutti i trasporti, compresi quelli di veicoli e di bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano a grande velocità, piccola velocità ordinaria e piccola velocità accelerata, *senza alcuna limitazione.*

All'uopo la fermata venne dotata di scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa e di fianco, servito da binario tronco allacciato nei due sensi al binario di corsa mediante deviatoi in corrispondenza alle progressive Km. 93 + 170 e Km. 93 + 386 e incontrati di punta dai treni dispari quello verso Asti e dai treni pari quello verso Acqui; due binari per carico e scarico diretto allacciati al predetto binario tronco; bilancia a ponte da 40 tonnellate, grue da 6 tonnellate e sagoma limite.

I deviatoi inseriti sul binario di corsa sono muniti di fermascambi di sicurezza tipo F. S.

Dalla stessa data la fermata di Vigliano d'Asti viene protetta da due semafori di 2ª categoria situati: quello verso Asti a m. 1074 e quello verso Acqui a m. 710 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo, e a destra dei treni ai quali comandano.

In conseguenza di quanto sopra, di fronte al nome di Vigliano d'Asti, a pag. 24 della « Prefazione generale (parte seconda) all'orario generale di servizio », si dovrà cancellare l'indicazione *L G*

ed a pag. 105 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione luglio 1908) », si dovrà togliere il richiamo (2) alla lettera *G* nella colonna 8 ed esporre nelle colonne successive, da 9 a 21, rispettivamente:

/A/O/V/B/ - / - /T/F/1/6/1/40/S/

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 289. (M. C. L.).

Estensione di servizio nella fermata di Santa Luce.

(Vedi Ordine di Servizio N. 10-1905).

Dal giorno 8 agosto 1914 la fermata di Santa Luce, sulla linea Pisa-Colle Salvetti-Vada, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e merci a grande velocità e piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni al dettaglio composte di colli non eccedenti il peso di Kg. 100, è stata abilitata anche ai trasporti a carro completo in servizio interno e cumulativo italiano, a piccola velocità ordinaria — esclusi i veicoli ed il bestiame — con obbligo alle parti di provvedere direttamente al carico ed allo scarico.

All'uopo la detta fermata venne dotata di un piano caricatore con carico di fianco, servito da un binario tronco allacciato nei due sensi a quello di corsa mediante due comunicazioni, i cui deviatoi inseriti su quest'ultimo binario in corrispondenza alle progressive Km. 34 + 149 (da Pisa) e Km. 34 + 316 sono incontrati di punta il primo dai treni dispari e il secondo dai treni pari.

La fermata di Santa Luce è protetta da due semafori ad un ala di 2ª categoria collocati entrambi a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano ed alla distanza dal corrispondente deviatoio estremo di m. 880 quello verso Colle Salvetti e di m. 836 quello lato Vada.

I deviatoi inseriti sul binario di corsa sono muniti di fermascambi di sicurezza tipo F. S.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 90 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », di fronte al nome della fermata di Santa Luce, nella colonna 10 il richiamo (7) alla lettera O dovrà essere sostituito col richiamo (10), riportando in calce alla pagina stessa le seguente annotazione:

(10) Ammessa ai trasporti a carro completo con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico verso abbuono della quota stabilita dalle vigenti tariffe, nonchè alle spedizioni al dettaglio composte di colli non superanti ciascuno i Kg. 100.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 290. (C.).

Servizio cumulativo con la " Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane ". - Aumenti di tariffa. -

Aumento nei prezzi del percorso di congiunzione " Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine ".

A principiare dal 7 settembre 1914, per effetto di aumenti di tariffa già in vigore nel servizio interno delle Ferrovie della Società Veneta, pei trasporti in servizio cumulativo con la Società stessa saranno da osservarsi le disposizioni seguenti:

a) *Viaggiatori a tariffa ordinaria.*

I prezzi di tutti i biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa devono essere corretti a mano a cura delle stazioni e delle Agenzie interessate, secondo le istruzioni dell'Ufficio Affari Diversi Viaggiatori di Firenze.

I prezzi del biglietto per il viaggio circolare LXVI indicati nell'Allegato n. 2 all'Ordine di Servizio n. 287-1914 devono essere sostituiti dai seguenti:

1ª cl. L. 39.30; 2ª cl. L. 28.00; 3ª cl. L. 17.30.

b) Bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Nei prospetti formanti l'*allegato N.* 1 al presente Ordine di Servizio sono indicate le nuove quote e le rispettive tasse minime relative al percorso sulle linee esercitate dalle Ferrovie della Società Veneta pel trasporto dei bagagli, cani e velocipedi a tariffa ordinaria.

Tali prospetti sostituiscono quelli (portanti il N. 9) di cui alle pagine 19, 20, 21, 22, 23, 24 dell'Allegato N. 5 all'Ordine di Servizio N. 171/1913 che conseguentemente restano abrogati.

c) Concessioni speciali e trasporti militari.

Nella parte « Avvertenze » dell'*Allegato A* al « Prontuario « dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie pel trasporto « dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed « al regolamento pei trasporti militari, edizione 1° luglio 1913 », in fondo alla pagina 7 sostituire l'indicazione « Bagagli - Tassa minima per spedizione » e « Trasbordo » con quella riportata nell'*Allegato N.* 2 al presente Ordine di Servizio.

Nell'*Allegato B* al detto prontuario, tutti i prezzi relativi alle stazioni delle Ferrovie della Società Veneta sono da sostituirsi con quelli indicati nell'unito prospetto *Allegato N.* 3.

Le stazioni e le Agenzie che eventualmente fossero fornite di biglietti a destinazione fissa a tariffa ridotta, dovranno versarli, prima del 12 settembre 1914, all'Ufficio Affari Diversi Viaggiatori di Firenze ed in loro vece distribuire biglietti a percorso facoltativo.

d) Trasporti a grande velocità ed a piccola velocità.

Per i trasporti a grande velocità (compresi i giornali) ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria in servizio cumulativo con tutte le Ferrovie esercitate dalla Società Veneta (linee elencate

alle pag. 36 e 37 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » edizione 1° aprile 1913, Ferrovie Economiche di Schio e Ferrovia Verona-Caprino-Garda) dovranno essere applicati, per il percorso della detta Società, i seguenti aumenti di tariffa:

aumento del 6 per cento per i trasporti a grande velocità (giornali, numerario e preziosi, merci e veicoli, bestiame e feretri);

aumento del 3 per cento per i trasporti a piccola velocità accelerata ed ordinaria (merci, veicoli e bestiame).

Tali aumenti avranno effetto dalla data del 7 settembre 1914 per i trasporti in affrancato in partenza dalle stazioni della Rete dello Stato e per quelli in assegnato in partenza dalle stazioni delle Ferrovie esercitate dalla Società Veneta.

Gli aumenti stessi, che sono da applicarsi anche pei trasporti effettuati in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei tasporti militari, saranno riscossi suppletivamente in base ad apposite tabelle, che verranno distribuite alle stazioni ed agli Uffici interessati a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze.

Gli aumenti in questione si devono computare sull'importo totale delle tasse di trasporto spettanti alla Società Veneta, compresi i diritti fissi e le sopratasse di transito, di trasbordo e di raccordo, escluse le tasse accessorie, come: pesatura, provvigione sulle spese anticipate, nolo copertoni, uso della gru, ecc.

Aumento dei prezzi relativi all'aggiunta del percorso « Portogruaro-S. Giorgio di Nogaro-Udine » agli itinerari di alcuni biglietti di abbonamento speciali ed a quelli ordinari per l'intera rete a pronto pagamento.

(*Vedi Ordine di Servizio N.* 178-1913).

Pure a principiare dal 7 settembre 1914, i prezzi da riscuotersi per l'aggiunta suddetta, indicati nell'Ordine di Servizio N. 178/1913, sono da sostituirsi coi seguenti:

	I classe	II classe	III classe
Per gli abbonamenti speciali validi 15 o 20 giorni e per quelli ordinari valevoli per un mese.	10,00	7,40	4,70
Per gli abbonamenti validi mesi 2 . . .	15,00	11,05	7,05
» » » » » 3 . . .	19,95	14.70	9,35
» » » » » 4 . . .	24,45	17,90	11,65
» » » » » 5 . . .	28,90	21,10	13,90
» » » » » 6 . . .	33,40	24,30	16,20
» » » » » 7 . . .	37,85	27,45	18,50
» » » » » 8 . . .	42,25	30,60	20,80
» » » » » 9 . . .	46,70	33,75	23,10
» » » » » 10 . . .	51,10	36,90	25,35
» » » » » 11 . . .	55,50	40,10	27,65
» » » » » 12 . . .	59,85	43,25	29,95

La stazione di Udine e quella di Venezia S. Lucia (compresa l'Agenzia Associazione Movimento Forestieri) correggeranno a mano i prezzi dei biglietti suddetti per quelle validità per le quali esistono serie fisse; e ciò fino a ristampa dei biglietti stessi.

Allegato N. 1 all'Ordine di Servizio N. 290-1914.

9. — Società Ferrovie Venete.

Il servizio cumulativo con tutte le linee sottoindicate appartenenti alla Società Veneta, pel trasporto dei bagagli ecc. è limitato alle sole corrispondenze per le quali esistono in vendita presso le stazioni interessate i relativi biglietti in servizio cumulativo a destinazione fissa.

Linea Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina.

Dal transito di Stazione per la Carnia alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Tolmezzo	11	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	5.45	0.35	0.40
Villa Santina	20	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.65	0.70	0.80	0.95	1.05	9.85	0.55	0.40

Linea Cividale-Udine-Portogruaro.

Dal transito di Portogruaro alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Fossalta	6	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	3.00	0.20	0.40
Latisana	14	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.60	0.65	0.70	6.90	0.40	0.40
Palmanova	43	0.40	0.45	0.65	0.85	1.10	0.30	0.50	1.70	1.95	2.15	21.15	1.10	0.65
Palazzolo Veneto. . .	22	0.40	0.40	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	0.95	1.05	1.15	10.85	0.60	0.40
S. Giorgio di Nogaro	32	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	1.00	1.15	1.30	1.45	1.60	15.75	0.80	0.50
Dal transito di Udine alle seguenti stazioni o viceversa														
Cividale	16	0.10	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.60	0.65	0.75	0.80	7.90	0.45	0.40

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

Linea Conegliano-Vittorio.

Dal transito di Conegliano alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Vittorio	14	0. 40	0. 40	0. 40	0. 40	0. 40	0. 45	0. 55	0. 60	0. 65	0. 70	6. 90	0. 40	0. 40

(1) Tassa minima: - Bagagli; per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40: Velocipedi: per macchina L. 0.40.

Linea Thiene-Rocchette-Asiago.

Dal transito di Thiene alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnelleta (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Rocchette	11	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 45	0. 50	0. 55	0. 60	0. 65	6. 25	0. 65	0. 35
Asiago	77	0. 50	0. 95	1. 35	1. 75	2. 25	2. 65	3. 10	3. 50	3. 95	4. 40	43. 60	4. 40	0. 95
Canove di Roana . .	73	0. 45	0. 85	1. 30	1. 70	2. 10	2. 50	2. 95	3. 35	3. 80	4. 15	41. 30	4. 15	0. 85
Cesuna	64	0. 40	0. 75	1. 15	1. 50	1. 90	2. 20	2. 55	2. 95	3. 30	3. 70	36. 20	3. 70	0. 75
Treschè Conca . . .	61	0. 40	0. 75	1. 10	1. 45	1. 75	2. 15	2. 45	2. 85	3. 15	3. 50	34.55	3. 50	0. 75
Carrè	6	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 40	3. 30	0. 40	0. 35
Chiuppano.	9	0. 35	0 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 35	0. 40	0. 45	0. 50	0. 55	5. 00	0. 55	0. 35

N. B. - Oltre ai prezzi segnati per il trasporto dei bagagli è da riscuotersi la tassa di centesimi 60 per tonnellata per le operazioni di trasbordo a Rocchette arrotondabile di 5 in 5 centesimi e col minimo di 5 centesimi per spedizione.

(1) Tassa minima: - Bagagli: per spedizione L. 0.35, Cani; per spedizione L. 0.45; Velocipedi, per macchina L. 0.35.

Linea Torrebelvicino - Schio - Arsiero.

Dal transito di Schio alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Torrebelvicino	5	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	2.85	0.35	0.35
Dal transito di Thiene.														
Arsiero	20	0.35	0.35	0.40	0.50	0.60	0.75	0.85	1.00	1.10	1.20	11.25	1.20	0.35
Seghe	18	0.35	0.35	0.40	0.45	0.55	0.70	0.80	0.85	1.00	1.10	10.20	1.10	0.35

N. B. — Oltre ai prezzi segnati per il trasporto dei bagagli è da riscuotersi la tassa di centesimi 60 o di cent. 40 per tonnellata per le operazioni di trasbordo nelle stazioni rispettivamente di Rocchette e di Schio arrotondabile di 5 in 5 centesimi e col minimo di centesimi 5 per spedizione.

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.35; Cani: per spedizione L. 0.45; Velocipedi per macchina L. 0.35.

Linea Ferrara - Copparo.

Dal transito di Ferrara alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Copparo	20	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.65	0.70	0.80	0.95	1.05	9.85	0.55	0.40

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

Linea Ferrara-Cento-Persiceto.

Dal transito di Ferrara alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Cento	32	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	1.00	1.15	1.30	1.45	1.60	15.75	0.80	0.50
Mirabello	13	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	0.70	6.40	0.40	0.40
S. Agostino	20	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.65	0.70	0.80	0.95	1.05	9.85	0.55	0.40
Vigarano Mainarda . .	9	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	4.45	0.30	0.40
Dal transito di Persiceto														
Cento	14	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.60	0.65	0.70	6.90	0.40	0.40
Decima	9	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	4.45	0.30	0.40
Mirabello	33	0.40	0.40	0.55	0.70	0.85	1.05	1.20	1.35	1.50	1.65	16.25	0.85	0.55
S. Agostino	26	0.40	0.40	0.45	0.55	0.70	0.80	0.95	1.10	1.20	1.35	12.80	0.70	0.45
S. Carlo	28	0.40	0.40	0.45	0.60	0.70	0.85	1.05	1.15	1.30	1.40	13.80	0.70	0.45

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

Linea Parma-Suzzara.

Dal transito di Parma alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzi per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Suzzara	44	0.40	0.50	0.70	0.95	.15	1.35	1.55	1.75	2.00	2.20	21.65	1.15	0.70
Guastalla	32	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	1.00	1.15	1.30	1.45	1.60	15.75	0.80	0.50
Brescello	20	0.40	0 40	0.40	0.45	0.55	0.65	0.70	0.80	0.95	1.05	9.85	0.55	0.40
Boretto	23	0.40	0.40	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	1.00	1.10	1.20	11.35	0.60	0.40
Gualtieri	29	0.40	0.40	0.50	0.60	0.75	0.95	1.05	1.20	1.35	1.45	14.30	0.75	0.50
Luzzara	38	0.40	0.45	0.60	0.80	1.00	1.20	1.35	1.55	1.70	1.95	18.70	1.00	0.60
Dal transito di Suzzara.														
Boretto	22	0.40	0.40	0.40	0.50	0.60	0.70	0.80	0.95	1.05	1.15	10.85	0.60	0.40
Brescello	25	0.40	0.40	0.40	0.55	0.65	0.75	0.95	1.05	1.15	1.30	12.30	0.65	0.40
Gualtieri	16	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.60	0.65	0.75	0.80	7.80	0.45	0.40
Guastalla	13	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	0.70	6.40	0.40	0.40
Luzzara	7	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	3.45	0.25	0.40
Parma	44	0.40	0.50	0.70	0.95	1.15	1.35	1.55	1.75	2.00	2.20	21.65	1.15	0.70
Sorbolo	34	0.40	0.40	0.55	0.70	0.85	1.05	1.25	1.40	1.55	1.70	16.75	0.85	0.55

(1) Tassa minima: - Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani per spedizione L. 0.40; Velocipedi per macchina L. 0.40.

Linea Bologna-Portomaggiore-Massalombarda.

Dal transito di Portomaggiore alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Budrio	31	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	1.00	1.15	1.30	1.40	1.55	15.25	0.80	0.50
Consandolo	5	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	2.50	0.20	0.40
Traghetto	12	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.50	0.55	0.65	5.95	0.35	0.40
Dal transito di Massalombarda														
Budrio	27	0.40	0.40	0.45	0.60	0.70	0.85	1.00	1.15	1.25	1.40	13.30	0.70	0.45

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

Linea Arezzo-Pratovecchio Stia.

Dal transito di Arezzo alle seguenti stazioni o viceversa	Chilometri	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonnellata (1)	Cani Prezzo per capo (1)	Velocipedi (1)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Bibbiena	31	0.40	0.40	0.50	0.65	0.80	1.00	1.15	1.30	1.40	1.55	15.25	0.80	0.50
Poppi	36	0.40	0.40	0.60	0.75	0.95	1.15	1.30	1.45	1.65	1.85	17.75	0.95	0.60
Porrena Strada	38	0.40	0.45	0.60	0.80	1.00	1.20	1.35	1.55	1.70	1.95	18.70	1.00	0.60
Pratovecchio Stia	45	0.40	0.50	0.70	0.95	1.15	1.40	1.60	1.85	2.05	2.25	22.15	1.15	0.70
Rassina	24	0.40	0.40	0.40	0.50	0.65	0.75	0.85	1.00	1.15	1.25	11.85	0.65	0.40
Subbiano	14	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.45	0.55	0.60	0.65	0.70	6.90	0.40	0.40

(1) Tassa minima: — Bagagli: per spedizione L. 0.40; Cani: per spedizione L. 0.40; Velocipedi: per macchina L. 0.40.

BAGAGLI. — Tassa minima per spedizione:

L. 0,40 per le concessioni speciali *A* e *XI*;
» 0,30 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
» 0,25 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

TRASBORDO. — Per le spedizioni di bagagli in servizio cumulativo colle stazioni di Arsiero, S. Orso e Seghe è da aggiungersi la tassa di trasbordo a Rocchette in ragione di L. 0,60 per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg., col minimo di L. 0,05 per spedizione. - Per le spedizioni in servizio cumulativo con la stazione di Torrebelvicino è da aggiungersi la tassa di trasbordo a Schio di L. 0.40 per tonnellata divisibile di 10 in 10 kg. pure col minimo di L. 0.05 per spedizione.

Allegato N. 3 all'Ordine di Servizio N. 290-1914.

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.
1	2	3	4
Arsiero	Torrebelvicino-Schio-Arsiero	Thiene	20
Baura	Ferrara-Copparo	Ferrara	10
		Persiceto	56
Bibbiena	Arezzo-Pratovecchio-Stia	Arezzo	31
Boara	Ferrara-Copparo	Ferrara	7
		Persiceto	53
Bologna S. Vitale.	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	42
		Portomaggiore	47
Boretto	Parma-Suzzara	Parma	23
		Suzzara	22
Brescello	Parma-Suzzara	Parma	20
		Suzzara	25
Budrio	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	27
		Portomaggiore	31
Castenaso	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	32
		Portomaggiore	37
Cento	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	32
		Persiceto	14
Chiuppano-Caltrano.	Thiene-Rocchette	Thiene	9
Cividale	Portogruaro-Udine-Cividale	Portogruaro	77
		Udine	16

TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	
				pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.		
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.45	1.20	0.75	0.60	0.60	0.50	0.40	0.60	0.50	0.40	4.95	4.80
0.80	0.60	0.40	0.35	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	2.50	2.40
4.40	3.15	2.10	1.70	1.80	1.35	0.95	1.75	1.30	0.90	13.80	13.45
2.45	1.75	1.20	1.—	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	7.65	7.45
0.60	0.45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	1.75	1.70
4.20	3.—	2.—	1.60	1.70	1.30	0.90	1.65	1.20	0.85	13.05	12.70
3.35	2.35	1.55	1.35	1.40	1.—	0.75	1.35	1.—	0.70	10.35	10.10
3.75	2.60	1.70	1.45	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.80	11.60	11.30
1.90	1.30	0.85	0.75	0.80	0.55	0.40	0.75	0.55	0.40	5.70	5.55
1.75	1.25	0.80	0.75	0.75	0.55	0.40	0.75	0.50	0.40	5.45	5.30
1.60	1.15	0.75	0.70	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.95	4.80
2.—	1.40	0.95	0.80	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45	6.15	6.—
2.15	1.55	1.05	0.85	0.90	0.70	0.45	0.90	0.60	0.45	6.65	6.50
2.45	1.75	1.20	1.—	1.—	0.75	0.50	1.—	0.75	0.50	7.65	7.45
2.55	1.85	1.20	1.—	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	7.90	7.70
2.95	2.10	1.40	1.15	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	9.10	8.90
2.55	1.85	1.20	1.—	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	7.90	7.70
1.15	0.80	0.55	0.45	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.45	3.40
0.75	0.55	0.35	0.30	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.25	2.20
6.05	4.30	2.85	2.20	2.50	1.80	1.30	2.40	1.75	1.20	18.95	18.45
1.30	0.95	0.60	0.50	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30	3.95	3.85

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.
1	2	3	4
Consandolo	Bologna-Portomaggiore Massalombarda	Massalombarda	53
		Portomaggiore	5
Copparo	Ferrara-Copparo	Ferrara	20
		Persiceto	66
Decima	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	38
		Persiceto	9
Dosso	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	25
		Persiceto	21
Ferrara	Ferrara-Cento-Persiceto	Persiceto	46
Fossalta di Portogruaro	Cividale-Udine-Portogruaro	Portogruaro	6
		Udine	55
Giovi	Arezzo-Pratovecchio-Stia	Arezzo	8
Gualtieri	Parma-Suzzara	Parma	29
		Suzzara	16
Guarda	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	39
		Portomaggiore	19
Guastalla	Parma-Suzzara	Parma	32
		Suzzara	13
Latisana	Cividale-Udine-Portogruaro	Portogruaro	15
		Udine	47
Luzzara	Parma-Suzzara	Parma	38
		Suzzara	7

TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
				pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	
										pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.		
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
4.20	3.—	2.—	1.60	1.70	1.30	0.90	1.65	1.20	0.85	13.05	12.70
0.45	0.35	0.25	0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.20	0.15	1.25	1.20
1.60	1.15	0.75	0.70	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.95	4.80
5.20	3.70	2.40	1.95	2.15	1.55	1.10	2.10	1.50	1.05	16.25	15.85
3.05	2.15	1.40	1.15	1.30	0.90	0.70	1.20	0.90	0.60	9.35	9.15
0.75	0.55	0.35	0.30	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.25	2.20
2.—	1.40	0.95	0.80	0.85	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45	6.15	6.—
1.70	1.20	0.80	0.70	0.75	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	5.20	5.05
3.70	2.55	1.70	1.45	1.50	1.10	0.80	1.45	1.05	0.75	11.35	11.05
0.50	0.40	0.25	0.25	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	1.50	1.45
4 35	3.10	2.05	1.65	1.75	1.30	0.90	1.75	1.30	0.90	13.55	13.20
0.65	0.50	0.35	0.30	0.30	0.25	0.20	0.30	0.25	0.20	2.—	1.95
2.30	1.65	1.10	0.95	0.95	0.75	0.50	0.95	0.70	0.50	7.15	6.95
1.30	0.95	0.60	0.50	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30	3.95	3.85
3.10	2.20	1.45	1.20	1.30	0.95	0.70	1.30	0.90	0.70	9.60	9.35
1.55	1.10	0.70	0.60	0.70	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.70	4.60
2.55	1.85	1.20	1.—	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	7.90	7.70
1.10	0.75	0.50	0.40	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.20	3.15
1.15	0.80	0.55	0.45	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.45	3.40
3.75	2.60	1.70	1.45	1.55	1.10	0.80	1.50	1.10	0.80	11.60	11.30
3.05	2.15	1.40	1.15	1.30	0.90	0.70	1.20	0.90	0.60	9.35	9.15
0.60	0.45	0.30	0 25	0.30	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	1.75	1.70

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.
1	2	3	4
Medicina	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	16
		Portomaggiore	42
Mezzolara	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	34
		Portomaggiore	24
Mirabello	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	13
		Persiceto	33
Molinella	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	43
		Portomaggiore	15
Muzzana	Cividale-Udine-Portogruaro	Portogruaro	26
		Udine	36
Palazzolo Veneto	Cividale-Udine-Portogruaro	Portogruaro	22
		Udine	40
Palmanova	Cividale-Udine-Portogruaro	Portogruaro	43
		Udine	18
Parma	Parma-Suzzara	Suzzara	44
Persiceto	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	46
Poppi	Arezzo-Pratovecchio-Stia	Arezzo	36
Porotto	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	6
		Persiceto	41
Porrena Strada	Arezzo-Pratovecchio-Stia	Arezzo	38
Portogruaro	Cividale-Udine-Portogruaro	Udine	61
Pratovecchio-Stia	Arezzo-Pratovecchio-Stia	Arezzo	45
Rassina	Arezzo-Pratovecchio-Stia	Arezzo	24

TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
				pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	
1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.30	0.95	0.60	0.50	0.55	0.40	0.30	0.55	0.40	0.30	3.95	3.85
3.35	2.35	1.55	1.35	1.40	1.—	0.75	1.35	1.—	0.70	10.30	10.00
2.75	1.95	1.30	1.05	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	8.40	8.15
1.95	1.35	0.95	0.80	0.80	0.60	0.40	0.80	0.55	0.40	5.95	5.75
1.10	0.75	0.50	0.40	0.45	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.20	3.15
2.60	1.90	1.25	1.05	1.10	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	8.15	7.95
3.40	2.40	1.60	1.35	1.40	1.—	0.75	1.40	1.—	0.75	10.60	10.35
1.25	0.85	0.55	0.50	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.70	3.60
2.10	1.50	1.—	0.85	0.90	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45	6.40	6.25
2.90	2.05	1.35	1.10	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	8.90	8.65
1.75	1.25	0.80	0.75	0.75	0.55	0.40	0.75	0.50	0.40	5.45	5.30
3.20	2.25	1.50	1.30	1.35	0.95	0.70	1.30	0.95	0.70	9.85	9.60
3.40	2.40	1.60	1.35	1.40	1.—	0.75	1.40	1.—	0.75	10.60	10.35
1.45	1.05	0.70	0.55	0.60	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.45	4.35
3.50	2.45	1.60	1.40	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.75	10.85	10.55
3.70	2.55	1.70	1.45	1.50	1.10	0.80	1.45	1.05	0.75	11.35	11.05
2.90	2.05	1.35	1.10	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	8.90	8.65
0.50	0.40	0.25	0.25	0.25	0.20	0.15	0.25	0.20	0.15	1.50	1.45
3.25	2.30	1.50	1.30	1.35	1.—	0.70	1.35	0.95	0.70	10.10	9.85
3.05	2.15	1.40	1.15	1.30	0.90	0.70	1.20	0.90	0.60	9.35	9.15
4.85	3.40	2.25	1.80	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—	15.05	14.65
3.60	2.50	1.65	1.40	1.50	1.05	0.80	1.45	1.05	0.75	11.10	10.80
1.95	1.35	0.95	0.80	0.80	0.60	0.40	0.80	0.55	0.40	5.95	5.75

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.
1	2	3	4
Renazzo Corpo di Reno	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	28
		Persiceto	18
Risano	Cividale-Udine-Portogruaro	Portogruaro	51
		Udine	10
Rocchette	Thiene-Rocchette	Thiene	11
Roveri	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	37
		Portomaggiore	42
S. Agostino	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	20
		Persiceto	26
S. Carlo	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	18
		Persiceto	28
S. Giorgio di Nogaro	Cividale-Udine-Portogruaro	Portogruaro	32
		Udine	30
S. Mama	Arezzo-Pratovecchio-Stia	Arezzo	20
S. Orso	Torreb.-Schio-Arsiero	Thiene	16
Seghe	Torreb.-Schio-Arsiero	Thiene	18
Sesto Imolese	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda . . .	9
		Portomaggiore	49
Sorbolo	Parma-Suzzara	Parma	11
		Suzzara	34
Subbiano	Arezzo-Pratovecchio-Stia	Arezzo	14
Suzzara	Parma-Suzzara	Parma	44

TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI	
				pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	
										pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.		
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2.25	1.60	1.10	0.90	0.95	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	6.90	6.75
1.45	1.05	0.70	0.55	0.60	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.45	4.35
4.05	2.90	1.90	1.60	1.65	1.20	0.85	1.60	1.15	0.85	12.55	12.25
0.80	0.60	0.40	0.35	0.35	0.30	0.20	0.35	0.30	0.20	2.50	2.40
0.95	0.65	0.45	0.35	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.75	2.65
2.95	2.10	1.40	1.15	1.20	0.90	0.60	1.15	0.90	0.60	9.10	8.90
3.35	2.35	1.55	1.35	1.40	1.—	0.75	1.35	1.—	0.70	10.35	11.10
1.60	1.15	0.75	0.70	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.95	4.80
2.10	1.50	1.—	0.85	0.90	0.60	0.45	0.85	0.60	0.45	6.40	6.25
1.45	1.05	0.70	0.55	0.60	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.45	4.35
2.25	1.60	1.10	0.90	0.95	0.70	0.45	0.90	0.70	0.45	6.90	6.75
2.55	1.85	1.20	1.—	1.05	0.80	0.55	1.05	0.80	0.55	7.90	7.70
2.40	1.70	1.15	0.95	1.—	0.75	0.50	0.95	0.75	0.50	7.40	7.20
1.60	1.15	0.75	0.70	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.95	4.80
1.25	1.—	0.65	0.50	0.55	0.45	0.35	0.55	0.45	0.35	3.95	3.85
1.35	1.10	0.70	0.55	0.55	0.45	0.35	0.55	0.45	0.35	4.45	4.35
0.75	0.55	0.35	0.30	0.35	0.25	0.20	0.35	0.25	0.20	2.25	2.20
3.90	2.75	1.85	1.55	1.60	1.15	0.85	1.55	1.10	0.80	12.10	11.75
0.95	0.65	0.45	0.35	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.75	2.65
2.75	1.95	1.30	1.05	1.10	0.85	0.55	1.10	0.80	0.55	8.40	8.15
1.15	0.80	0.55	0.45	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.45	3.40
3.50	2.45	1.60	1.40	1.45	1.05	0.75	1.40	1.—	0.75	10.85	10.55

STAZIONI	FERROVIA alla quale appartengono	TRANSITI (punti di allacciamento con la Rete dello Stato)	Distanze dai transiti Km.
1	2	3	4
Tamara Saletta	Ferrara-Copparo	Ferrara	15
		Persiceto	61
Tolmezzo	Stazione per la Carnia-Villa Santina	Stazione per la Carnia	11
Torrebelvicino	Torrebelvicino-Schio-Arsiero	Schio	5
Torre di Zuino	S. Giorgio Nogaro-Cervignano.	Portogruaro	38
		Udine	36
Traghetto	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	46
		Portomaggiore	12
Udine	Cividale-Udine-Portogruaro	Portogruaro	61
Vigarano Mainarda	Ferrara-Cento-Persiceto	Ferrara	9
		Persiceto	37
Villafontana	Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	Massalombarda	19
		Portomaggiore	39
Villa Santina	Stazione per la Carnia-Villa Santina	Stazione per la Carnia	20
Vittorio	Conegliano-Vittorio	Conegliano	14

TARIFFA differenziale *B*			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.	
				pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.		
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1.25	0.85	0.55	0.50	0.50	0.40	0.30	0.50	0.40	0.30	3.70	3.60
4.85	3.40	2.25	1.80	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—	15.05	14.65
0.95	0.65	0.45	0.35	0.40	0.30	0.25	0.40	0.30	0.25	2.75	2.65
0.35	0.35	0.25	0.20	0.20	0.20	0.15	0.20	0.20	0.15	1.25	1.20
3.05	2.15	1.40	1.15	1.30	0.90	0.70	1.20	0.90	0.60	9.35	9.15
2.90	2.05	1.35	1.10	1.15	0.90	0.60	1.15	0.85	0.60	8.90	8.65
3.70	2.55	1.70	1.45	1.50	1.10	0.80	1.45	1.05	0.75	11.35	11.05
1.—	0.70	0.45	0.40	0.40	0.35	0.25	0.40	0.30	0.25	3.—	2.90
4.85	3.40	2.25	1.80	2.—	1.45	1.—	1.95	1.40	1.—	15.05	14.65
0.75	0.55	0.35	0.30	0.35	0.25	0 20	0.35	0.25	0.20	2.25	2.20
2.95	2.10	1 40	1 15	1 20	0 90	0.60	1.15	0.90	0 60	9 10	8.90
1.55	1.10	7.00	0.60	0.70	0.45	0.35	0.60	0.45	0.35	4.70	4.60
3.10	2.20	4.15	1.20	1.30	0.95	0.70	1.30	0.90	0.70	9.60	9.35
1.60	1.15	7.05	0.70	0.70	0.50	0.35	0.70	0.50	0.35	4.95	4.80
1.15	0.80	0.55	0.45	0.50	0.35	0.25	0.45	0.35	0.25	3.45	3.40

Ordine di Servizio N. 291. (C.).

Tariffa locale N. 215 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 28-1908).

Con decorrenza dal 1° settembre 1914 la tariffa locale N. 215, valevole per i trasporti di « lignite e formelle di lignite » è estesa — limitatamente ai trasporti provenienti dalla stazione di Castelnuovo-Garfagnana — alle spedizioni in partenza dalla stazione di Bagni di Lucca.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 292. (C.).

Tariffa eccezionale N. 1006 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 398-1913).

Con decorrenza dal 1° settembre 1914, la tariffa eccezionale N. 1006 P. V., valevole per i trasporti di « lignite e formelle di lignite », è estesa — limitatamente ai trasporti provenienti dalla stazione di Castelnuovo-Garfagnana — alle spedizioni in partenza dalla stazione di Bagni di Lucca e in destinazione di qualunque stazione delle linee continentali dello Stato, distante almeno 150 chilometri da quella di Bagni di Lucca o paganti per tale percorrenza.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 293. (P.).

Indennità speciale agli agenti residenti in alcuni Comuni danneggiati dal terremoto del 28 Dicembre 1908.

L'On. Consiglio d'Amministrazione ha deliberato:

1°) Che agli agenti di ruolo ed a quelli avventizi in servizio continuativo residenti nei Comuni di Messina, Reggio Calabria e Palmi sia corrisposta dal 1° luglio 1914 al 30 giugno 1915 una indennità pari ad 1/6 dell'indennità regolamentare di trasferta ed in ogni caso non superiore a L. 53 nè inferiore a L. 16 mensili.

2°) Che agli agenti di ruolo ed avventizi in servizio continuativo residenti in quelli tra gli altri Comuni compresi nei RR. DD. 3 agosto 1909, N. 595 e 3 marzo 1910, N. 111, emanati in relazione all'art. 1° della legge 12 gennaio 1909, N. 12, che abbiano avuto una percentuale di case distrutte o rese inabitabili non inferiore all'80 %, sia corrisposta dal 1° luglio 1914 al 30 giugno 1915 una indennità di L. 16 mensili.

3°) Che le indennità di cui sopra siano corrisposte per tutte le giornate per le quali sia stato corrisposto agli agenti lo stipendio o la paga, nonchè nelle prime tre giornate di malattia (anche se dovute ad infortunio) per gli agenti a paga.

Durante le assenze dal servizio in cui sia stata corrisposta all'agente soltanto una parte dello stipendio o della paga, dette indennità dovranno essere ridotte nello stesso rapporto in cui sarà stato ridotto lo stipendio o la paga.

Le indennità suddette dovranno essere liquidate e corrisposte agli agenti indipendentemente dalle indennità regolamentari di trasferta eventualmente ad essi spettanti per missioni fuori residenza.

Appendice N. 3 all'Ordine Generale N. 4-1907 (P.).

Aggiunta alla prima classificazione delle località malariche.

In aggiunta alle località considerate malariche dall'Ordine Generale 4-1907 e relative appendici 1ª e 2ª, agli effetti della corresponsione al personale delle indennità previste dal Capo VI delle Disposizioni sulle competenze accessorie, sarà da considerarsi, a decorrere dal 16 settembre 1913, in 3ª zona di malaria anche la località denominata *Pisciotta*, nella quale trovasi l'impianto per la pompatura dell'acqua occorrente al rifornitore di Licata.

Approvata dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 24 *settembre* 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 7v (C.).

Agevolezze di tariffa per i trasporti di fieno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 6v-1914).

A complemento dell'Ordine di Servizio N. 6v-1914, si avverte che, dal ricevimento del presente e fino a tutto settembre 1914 pei trasporti di fieno, in partite di almeno 5 tonnellate, diretti in Sardegna ed eseguiti in servizio cumulativo, saranno applicati i seguenti noli marittimi ridotti anche pei percorsi sotto indicati:

Da stazioni ferroviarie a stazioni ferroviarie.

(Parte prima dei noli marittimi della tariffa cumulativa)

Genova-Portotorres	L. 10.60	per tonn.
Genova-Golfo Aranci	» 10.60	»
Napoli-Cagliari	» 12.16	»
Palermo-Cagliari	» 14.22	»

Da sotto bordo dei piroscafi a stazioni ferroviarie

(Parte seconda dei noli marittimi della tariffa cumulativa)

Genova-Cagliari	L. 11.22	per tonn.
Genova-Portotorres	» 8.80	»
Genova-Golfo Aranci	» 8.80	»
Livorno-Portotorres	» 10.70	»
Livorno-Golfo Aranci	» 10.70	»
Napoli-Cagliari	» 8.19	»
Palermo-Cagliari	» 8.87	»

Da stazioni ferroviarie a sotto bordo dei piroscafi.

(Parte terza dei noli marittimi della t[illegible] cumulativa).

Genova-Portotorres	L.	8.00	per tonn.
Genova-Golfo Aranci	»	8.50	»
Genova-Maddalena	»	8.00	»
Civitavecchia-Maddalena	»	9.74	»
Napoli-Cagliari	»	7.91	»
Palermo-Cagliari	»	9.75	»

L'applicazione dei detti noli ridotti è subordinata alla condizione che il fieno sia spedito in balle pressate a macchina ed alla facoltà per le Amministrazioni vettrici di trasportarlo per mare anche sopra coperta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 8v (M. T.).

Vendemmia 1914.

1. *Disposizioni generali.* — Per assicurare il regolare svolgimento dei trasporti inerenti alla prossima vendemmia, dovranno essere osservate tutte le norme e prescrizioni contenute nell'Ordine di servizio N. 256, pubblicato col Bollettino Ufficiale N. 34 del 22 agosto 1912.

Dovranno inoltre essere applicate le disposizioni particolari contenute nel presente Ordine di servizio, oltre quelle che saranno diramate dalle Divisioni del Movimento, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

2. *Classificazione dei trasporti provenienti dalle Puglie e dall'Emilia.* — Allo scopo di assicurarne il regolare inoltro, in con-

siderazione delle lunghe distanze che debbono percorrere, i carri di uva e mosto provenienti dalle Puglie e dall'Emilia vengono distinti, in relazione alla loro destinazione, nei gruppi seguenti:

1° *gruppo* - carri per oltre Foggia fino a Bologna; carri per oltre Bologna verso Isola della Scala e verso Bagni della Porretta;

2° *gruppo* - carri per oltre Rimini verso Ferrara;

3° *gruppo* - carri per oltre Bologna fino a Parma; carri per oltre Modena verso Mantova, per oltre Parma verso Spezia;

4° *gruppo* - carri per Brescia ed oltre fino a Chiasso, via Parma-Piedana o Borgo S. Donnino-Cremona o Bologna-Isola della Scala;

5° *gruppo* - carri per oltre Parma fino a Piacenza; carri per oltre Piacenza verso Voghera;

6° *gruppo* - carri per oltre Piacenza fino a Milano P. Romana;

7° gruppo - carri per oltre Milano P. Romana, esclusi quelli del gruppo 4°.

8° *gruppo* - carri per oltre Parma verso Piadena.

9° *gruppo* - carri per oltre Borgo S. Donnino verso Cremona.

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle del medesimo una etichetta col numero, in cifre arabiche, del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Su queste etichette risultano pure le linee alle quali sono diretti e sulle quali debbono essere istradati i carri.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese nei nove gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

3. *Trasporti da e per le stazioni al sud di Brindisi.* — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uva e dei mosti provenienti da stazioni della linea Lecce-Gallipoli, dalle Ferrovie Salen-

tine e dalla stazione di Mesagne, dovranno essere effettuati di preferenza i treni facoltativi:

9726	da	S. Pietro Vernotico	a	Brindisi
9730	»	Squinzano	-	»
9734	»	»	-	»
9748	»	Lecce	-	»
9724	»	Gallipoli	-	»
8039	»	Mesagne	-	»

e per l'inoltro dei carri vuoti e carichi di recipienti vuoti diretti a stazioni al sud di Brindisi, i treni facoltativi 9739 da Brindisi a Lecce e 9729 da Brindisi a Gallipoli.

4. *Condotte.* — Per regolare l'inoltro delle uve e dei mosti da Brindisi e dalle stazioni al nord di Brindisi e quello dei carri vuoti e dei recipienti vuoti, sulle linee sulle quali si addensano in maggior copia i trasporti vendemmiali, sono istituite apposite condotte normali, ascendenti e discendenti, coi treni e secondo gli itinerari risultanti dai prospetti riportati nell'*Allegato A*.

Le condotte stesse debbono considerarsi specializzate per l'inoltro del materiale carico e vuoto destinato ai trasporti della vendemmia; e perciò non debbono essere mai utilizzate per altri trasporti.

Per contro, durante il periodo di attivazione delle condotte, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali.

5. *Condotte normali da Brindisi.* — In partenza da Brindisi sono istituite nove condotte normali dirette a Foggia, contraddistinte coi numeri 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16 e 18. Tre di queste avranno una forza disponibile di 820 tonnellate che si dovrà procurare di utilizzare al completo; le altre, che saranno da effettuare successivamente, avranno una forza disponibile di 500 tonn.

Previ accordi fra le Divisioni del Movimento e della Trazione di Bari, per due delle primo condotte, il peso potrà essere elevato da 820 a 900 tonnellate.

Queste condotte non sono vincolate ad alcuna condizione di composizione.

6. *Condotte normali da Foggia.* — Da Foggia a Faenza sono stabilite otto condotte normali, distinte coi numeri: 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32 e 34.

Le condotte N. 20, 22, 24 e 26 hanno una forza disponibile di *900* tonnellate sull'intero loro percorso, e dalla stazione di Foggia debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri che sono loro applicati, e i carri di ogni gruppo siano ordinati per destinazione.

Le condotte N. 28, 30, 32 e 34, hanno una forza disponibile di tonnellate 650, e non sono vincolate ad alcuna condizione per raggruppamento dei carri.

La stazione di Foggia curerà, in quanto possibile, che le prime condotte che dovrà mettere in circolazione, secondo il graduale sviluppo dei trasporti, siano quelle del peso di 900 tonnellate.

7. *Condotte normali da Faenza.* — La stazione di Faenza provvederà al completo riordino per gruppi, e possibilmente per destinazioni, di tutte le condotte provenienti da Foggia, nonchè dei carri di trasporti vendemmiali che le perverranno e che dovrà trattenere dagli altri treni, ordinari o facoltativi.

Col materiale così riordinato la stazione di Faenza, provvederà man mano all'effettuazione delle condotte che le sono assegnate nell'ordine seguente:

Condotta	N.	36	per	Chiasso via Borgo S. Donnino
				» Cremona, Treviglio
				» Bergamo, Seregno
»	»	38	»	Milano P. S. via Parma Piacenza
»	»	40	»	Alessandria » » »
»	»	42	»	Milano P. S. » » »
»	»	44	»	Alessandria » » »
»	»	46	»	Chiasso via Isola della Scala Verona Brescia Bergamo Seregno
»	»	48	»	» » »
»	»	50	»	» » »
»	»	52	»	Milano via Parma Piacenza
»	»	54	»	Chiasso » Isola della Scala Verona Brescia Bergamo Seregno

Quest'ordine nell'effettuazione delle condotte non deve però ritenersi come assoluto, ma quale buona norma da seguire per un razionale svolgimento del programma dei trasporti, in relazione alla potenzialità delle linee ed alla migliore utilizzazione dei mezzi di trazione.

Le condotte N. 38, 42, 52, dirette a Milano P. S., dovranno essere utilizzate fino alla forza disponibile di 900 tonn. e saranno composte con carri del gruppo 6 ovvero del gruppo 7 od anche di entrambi questi due gruppi, tenendo però divisi gli uni dagli altri.

Le condotte 40, 44, dirette ad Alessandria, dovranno pure essere utilizzate per tonn. *900* e si comporranno di carri dei gruppi 3 e 5.

Le cinque condotte predette non dovranno avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

Le condotte N. 36, 46, 48, 50, 54, dirette a Chiasso, saranno utilizzate per tonn. 650 e dovranno essere composte di carri del gruppo 4: la condotta 36 dovrà essere composta anche di carri dei gruppi 8 e 9.

8. *Condotte normali da Reggio d'Emilia.* — In partenza da Reggio d'Emilia sono istituite sei condotte distinte coi N. 56, 58, 60, 62, 64, 66, di cui tre (58, 62, 66) sono dirette a Milano Sempione via Parma-Piacenza, una (60) a Chiasso via Borgo S. Donnino Cremona Brescia; una (56) a Bergamo via Parma Piadena Brescia ed una (64) ad Alessandria via Parma Piacenza Voghera.

Di regola la stazione di Reggio, secondo lo svolgimento dei trasporti, metterà in circolazione le condotte nell'ordine seguente:

Condotta	N.	58	per	Milano P. S. via Piacenza
»	»	56	»	Bergamo via Parma Piadena
»	»	60	»	Chiasso via Borgo S. Donnino Cremona Brescia
»	»	62	»	Milano P. S. via Piacenza
»	»	66	»	» » »
»	»	64	»	Alessandria via Piacenza Voghera.

Le condotte N. 58 e 62 avranno una forza di trazione disponibile di *1000 tonn.* che si procurerà di utilizzare completamente; le altre potranno raggiungere il peso di 650 tonnellate.

I carri dei gruppi 3, 8, 9 dovranno essere inoltrati esclusivamente colle condotte N. 56 e 60.

9. *Trasporti da Rubiera.* — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Divisione del Movimento di Bologna, appoggierà di massima a Reggio E., per la ricomposizione, i propri carri di uva e di mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio E. possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

10. *Condotte normali da Carpi e da Mantova.* — Per l'inoltro dei trasporti provenienti dalle stazioni di Carpi, Rolo Novi, Gonzaga Reggiolo e Suzzara sono istituite le quattro condotte N. 68, 70, 72 e 74.

La condotta N. 72 con origine da Carpi e diretta a Milano P. S. via Mantova Codogno, sarà composta di carri dei gruppi 6 e 7, tenendo divisi gli uni dagli altri.

Le condotte N. 68 per Piadena e N. 70 per Treviglio, pure in partenza da Carpi, saranno formate con carri per qualsiasi destinazione compresi quelli eccedenti alla composizione della condotta N. 72.

Al riordino delle condotte N. 68 e 70 provvederà la stazione di Mantova, raggruppando i carri per stazione fino a Codogno e fino a Treviglio e per linea quelli diretti oltre Codogno verso Milano, verso Pavia e verso Piacenza.

La condotta N. 74, in partenza da Mantova e diretta a Piadena, deve essere composta come la N. 68 e la N. 70.

Il proseguimento dei carri da Piadena e da Treviglio avverrà coi mezzi più opportuni, non esclusi i treni ordinari.

Le precitate 4 condotte avranno la portata di 600 tonn.

11. *Condotte normali discendenti.* — Per l'invio verso le Puglie e verso il Reggiano del materiale vuoto e dei recipienti vuoti desti-

nati a prendere carico di uve e di mosti si istituiscono le seguenti condotte:

Condotta N. 1 da Milano P. S. a Brindisi via Parma Bologna Foggia
» » 3 » Milano P. S. a Brindisi via Parma Bologna Foggia
» » 5 » Chiasso a Brindisi via Seregno Brescia Verona Isola della Scala Bologna Foggia
» » 7 » Milano P. S. a Reggio E.
» » 9 » » P. R. » »
» » 11 » » P. S. » Carpi via Codogno Mantova
» » 13 » Roma a Foggia via Caserta
» » 15 » Napoli a Foggia
» » 17 » Napoli a Brindisi
» » 19 » Foggia a Brindisi
» » 21 » Foggia a Brindisi
» » 23 » Metaponto a Brindisi.

Le condotte N. 1, 3 non debbano avere una composizione superiore a 60 veicoli. Quelle per Reggio E. N. 7 e 9 devono essere composte nel modo seguente:

1° *gruppo* - carri per Reggio loco e per le linee di Sassuolo e Ciano;

2° *gruppo* - carri per le linee Reggio-Guastalla e Reggio-Carpi;

3° *gruppo* - carri per Rubiera.

La stazione di Falconara resta incaricata di trattenere tutti i carri serbatoi vuoti che viaggiano colle condotte discendenti, od eventualmente con altri treni, e di farli proseguire su Foggia coi treni più opportuni, che saranno stabiliti dalla Divisione del Movimento di Ancona, d'accordo con quella di Bari.

12. *Ritardo dei treni delle condotte.* — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento

degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione Capo tronco che incontra, e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

13. *Provvedimenti per regolare i trasporti ordinari.* — Allo scopo di assicurare il regolare andamento dei trasporti ordinari anche durante il periodo della campagna vinicola, le stazioni di Milano P. Sempione e P. Romana, Brescia, Verona, Bologna, Firenze C. M., Pisa, Sarzana e S. Stefano di Magra dovranno curare con ogni diligenza le composizioni dei treni merci ordinari che percorrono le linee interessate dai trasporti vendemmiali.

La stazione di Brescia dovrà riunire in un sol gruppo i carri diretti oltre Parma verso Reggio-Bologna, e le stazioni successive dovranno curare che questa riunione sia rigorosamente conservata.

La stazione di Verona regolarizzerà la composizione dei treni verso Brescia, verso Milano e verso Bologna.

La stazione di Bologna dovrà utilizzare giornalmente un treno merci ordinario esclusivamente per i trasporti diretti a Reggio Emilia loco.

La Divisione del Movimento di Bologna, previ accordi con quella di Firenze e qualora ne sia riconosciuta la necessità, a sollievo della stazione di Faenza, potrà instradare sulla linea di Pistoia trasporti ordinari di competenza della linea Faentina.

14. *Trasporti vinicoli del Piemonte.* — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni del Movimento interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni della Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Alba e precedenti verso Bra, di Neive, di Castagnole Lanze, di Costigliole d'Asti, diretti a Mortara ed oltre verso Milano e Novara ed oltre Casale verso Vercelli, seguiranno la via di Alessandria, in luogo di quella di Castagnole-Asti-Casale.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno indistintamente seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

15. *Accettazione dei trasporti.* — Nei casi di pioggia, le stazioni debbono accertarsi che l'uva presentata per la spedizione non sia bagnata di acqua piovana, diversamente dovranno esigere dal mittente la seguente dichiarazione di garanzia:

Il sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni responsabilità pei danni che possono derivare alla merce del fatto che è stata caricata bagnata di acqua piovana.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alle rispettive Divisioni del Movimento, affinchè queste possano provvedere prontamente ai necessari accertamenti a mezzo di appositi Funzionari.

16. *Carico dei trasporti - Manovre.* — Stante la natura degli imballaggi che si impiegano usualmente pei trasporti di uve e di mosti, le stazioni debbono sorvegliarne il carico, anche quando viene eseguito dal mittente, ed accertarsi che i fusti di mosto siano sempre bene assicurati colle calzatoie ferrate adottate dalla nostra Amministrazione, e che gli altri recipienti che contengano uva siano stivati in modo da evitarne lo spostamento e le dispersioni del contenuto durante le manovre. È però necessario che le manovre dei carri con trasporti vendemmiali siano fatte col dovuto interessamento, vietandosi quelle a spinta, che dànno sempre luogo ad avarie ed a conseguenti rilevanti indennizzi.

17. *Apparecchi per facilitare l'uscita dei gaz dai fusti di mosto.* — Si avverte che si trovano in commercio apparecchi speciali — Tipo Fratelli Ottavi e tipo Ugo Bessi — i quali permettono la libera uscita dei gaz sprigionantisi dai mosti contenuti in fusti e che possono quindi essere accettati in sostituzione dei cannelli adoperati comunemente allo stesso scopo.

18. *Trasporti di uva e di mosto diretti all'estero.* — Per quanto riguarda i trasporti di uva e di mosto diretti all'estero, effettuati sia con carri serbatoi, sia in altro modo, le stazioni debbono attenersi scrupolosamente alle relative disposizioni speciali che saranno in vigore all'atto della presentazione della merce, indipendentemente da quelle contenute nell'Ordine di Servizio 256-1912 punti 10. 23, 24, 25, 26.

19. *Utilizzazione dei carri.* — In aggiunta alle prescrizioni contenute negli articoli 8, 9, dell'Ordine di servizio n. 256-1912, le stazioni dovranno curare la migliore utilizzazione dei carri chiusi e aperti, sia riguardo a quanto in proposito è stabilito dalle tariffe sia riguardo alla natura della merce da trasportare.

Per i trasporti che richiedono carri chiusi, si dovrà far uso anche dei carri Lt ed Ltm aperti con reggi copertone i quali mediante l'impiego di copertoni in buono stato, presentano tutti i requisiti necessari per essere utilizzati indifferentemente come carri chiusi, a sensi di quanto è stabilito dalla Circolare N. 104-1911.

20. *Condotte da effettuarsi in caso di interruzione della linea Adriatica o di impedimenti a Bologna od a Mantova.* — Le norme speciali da osservarsi nel caso di interruzione della linea Adriatica o di impedimento a Bologna, ed a Mantova gli itinerari, gli orari e le funzioni delle condotte deviate risultano dall'*Allegato B.*

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 8v-1914.*

ORARIO ED ITINERARIO

delle condotte normali

ascendenti e discendenti

Condotte normali ascendenti da Brindisi.

STAZIONI	Numero delle condotte								
	2	4	6	8	10	12	14	16	18
Brindisi	9706 0.12′	9708 1.11′	9714 4.42′	9718 8.50′	9694 12.42′	9698 16.13′	9700 18 —	9702 19.30	9704 21.54′
Bari	5.58′ 6.26′	8.31′ 9.28′	11.8′ 12 —	14.28′ 9716 15.36′	20.27′ 20.55′	22.4′ 22.34′	23.11′ 23.30′	1.6′ 1.16′	4.7′ 5.30′
Foggia	14.39′	16.57′	20.35′	23.43′	3.21′	4.20′	5.23′	8.34′	13.19′

Condotte normali ascendenti da Foggia.

STAZIONI	Numero delle condotte							
	20	22	24	26	28	30	32	34
Foggia	9104 1.16′	9108 4.2′	9110 7.55′	9114 12.52′	9116 15.11′	9118 17.57′	9120 20.18′	9102 23.24′
Castellamare Adriatico	10.51′ 9062 13.13′	14.22′ 9064 17.31′	17.46′ 9066 19.7′	22.9′ 9070 22.39′	23.57′ 9052 0.43′	2.38′ 9054 4.30′	5.44′ 9058 7.27′	8.40′ 9060 9.33′
Ancona	21.45′ 9032 23.16′	1.14′ 9002 2.8′	2.42′ 9006 3.30′	6.4′ 9010 6.40′	7.46′ 9014 9.15′	12.49′ TT 13.40′	15.50′ 9024 17.—	17.54′ 9026 18.41′
Pesaro	1.37′ 1.50′	4.41′ 4.45′	7.25′ 7.43′	10.2′ 10.34′	11.51′ 12.22′	15.10′ 9020 16.41′	20.40′ 20.50′	22.46′ 22.56′
Rimini	3.6′ 3.38′	6.12′ 7.—	9.39′ 9.58′	11.51′ 12.10′	14.16′ 14.45′	18.6′ 19.—	22.11′ 23.40′	0.9′ 1.–
Faenza	6.43′	10.25′	12.24′	14.41′	18.48′	21.26′	2.46′	5.26′

Condotte normali ascendenti da Faenza.

STAZIONI	Numero delle condotte				
	36	**38**	**40**	**42**	**44**
Faenza	**9026** 3.36	**9028** 4.58	**9030** 5.38	**9032** 7.14	**9004** 11.58
Bologna	6.7 **8858** 6.11	7.4 **8866** 7.10	8.20 **8882** 9.35	10.26 **8870** 10.59	14.35 **8874** 14.51
Modena	7.4 7.38	9.9 9.26	11.37 11.47	13.1 13.45	16.1 16.10
Reggio E.	8.20 9.30	10.54 11.34	12.42 13.38	14.40 15.10	17.28 17.38
Parma	10.17 11.20	12.36 12.48	14.40 15.25	16.45 17.12	18.32 19.10
Borgo S. Donnino	11.57 **8780** 13.22	13.38 14.10	16.15 17.—	18.2 18.10	20.24 20.41
Piacenza	↓	16.4 **8858** 16.5	18.10 **8380** 21.—	20.18 20.58	22.23 **8350** 0.1
Alessandria	↓	↓	1.32 —	↓	5.— —
Isola della Scala	↓	↓	— —	↓	— —
Dossobuono	↓	↓	— —	↓	— —

STAZIONI	Numero delle condotte				
	46	48	50	52	54
Faenza	**9006** 13.23	**9008** 14.40	**9010** 15.50	**9014** 19.46	**9020** 22.5
Bologna	15.23 **8992 Rit.** 15.8	17.22 **8994** 17.40	18.26 **8996** 22.35	21.45 **8892** 22.30	1.14 **8986** 4.—
Modena	↓	↓	↓	23.53 0.3	↓
Reggio Emilia				0.58 1.20	
Parma				2.22 2.46	
Borgo S. Donnino				4.9 4.17	
Piacenza				5.55 **8856 Rit.** 5.40	
Alessandria	↓	↓	↓	↓	↓
Isola della Scala	18.33 **8990 Rit.** 18.21	23.26 23.31	1.51 2.5		8.42 **9076** 8.44
Dossobuono	19.1 19.29	0.20 **9094** 1.40	2.50 **9096 Rit.** 2.41	↓	9.22 9.48

STAZIONI	Numero delle condotte			
	36	38	42	46
Verona P. N.	↓	↓	↓	19.42′ **8720** 20.3′
Brescia	↓	↓	↓	23.55′ 0.10′
Rovato	↓	↓	↓	0.51′ **8662** 2.28′
Cremona	14.50′ **8792** 17.50′	↓	↓	↓
Treviglio	22 — **8767** 23.30′	↓	↓	↓
Bergamo	0.46′ **8602** 1.32′	↓	↓	3.46′ **8604 P.M.** 3.35′
Seregno	3.40′ **8524** 4.21′	↓	↓	5.45′ **8526** 7.28′
Milano P. R.	↓	19.55′ **8228** 20.27′	24 — 0.2′	↓
Milano P. S.	↓	20.45′ —	0.20′ —	↓
Como S. Giov.	6.14 7.8			10.1′ 10.53′
Chiasso	7.25′ —			11.10′ —

<table>
<tr><th rowspan="2">STAZIONI</th><th colspan="4">Numero delle condotte</th></tr>
<tr><th>48</th><th>50</th><th>52</th><th>54</th></tr>
<tr><td>Verona P. N.</td><td>1.56′
8074
2.35′</td><td>2.57′
8734
4.2′</td><td></td><td>10.4′
8708
10.20′</td></tr>
<tr><td>Brescia</td><td>6.15′
8742
6.58′</td><td>8 —
8672
8.5′</td><td></td><td>14.27′
8678
14.36′</td></tr>
<tr><td>Rovato</td><td>7.39′
8670
8.12′</td><td>8.41′

9.14′</td><td></td><td>15.12′

15.40′</td></tr>
<tr><td>Cremona</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Treviglio</td><td>↓</td><td>↓</td><td></td><td>↓</td></tr>
<tr><td>Bergamo</td><td>10.8′
8610
10.52′</td><td>11.32′
8612
14.51′</td><td></td><td>17.23′
8558
19.3′</td></tr>
<tr><td>Seregno</td><td>13.27′
8532
14.15′</td><td>17.2′
8536
19.20′</td><td>↓</td><td>21.50′
8540
22.35′</td></tr>
<tr><td>Milano P. R.</td><td></td><td></td><td>9.20′
8730
10.17′</td><td></td></tr>
<tr><td>Milano P. S.</td><td>↓</td><td>↓</td><td>10.35′
—</td><td>↓</td></tr>
<tr><td>Como S. Giov.</td><td>15.24′
8530
15.53</td><td>20.25

20.38</td><td>—

—</td><td>23.51

0.5</td></tr>
<tr><td>Chiasso</td><td>16.10′
—</td><td>20.55′
—</td><td>—
—</td><td>1.50′
—</td></tr>
</table>

Condotte normali ascendenti da Reggio Emilia.

STAZIONI	Numero delle condotte					
	56	58	60	62	64	66
Reggio Emilia	**8896** 1.51	**8860** 5.50	**6502** 8.14	**8878** 21.8	**8872** 16.35	**8884** 23.25
Parma	2.53 **8826** 5.10	6.52 8.28	↓	22.10 22.25	18.9 18.23	0.27 0.55
Borgo S. D.	↓	9.18 9.30	10.53 **8778** 11.32	23.15 23.25	19.46 20.20	1.45 1.55
Piacenza	↓	11.30 12.35	↓	0.35 2.—	21.30 **8382** 22.55	3.5 4.10
Piadena	6.58 7.6	↓	↓	↓	↓	↓
Cremona	↓	↓	13.— **8808** 13.34	↓	↓	↓
Codogno	↓	↓	↓	↓	↓	↓
Brescia	9.34 **8676** 11.50	↓	16.21 **8714** 16.50	↓	↓	↓
Rovato	↓	↓	17.31 **8682** 19.23	↓	↓	↓
Bergamo	14.55 —	↓	21.2 **8840** 22.55	↓	↓	↓

STAZIONI	Numero delle condotte					
		58	60	62	64	66
Seregno		↓	0.35 8544 2.1	↓	↓	↓
Alessandria		↓	↓	↓	3.23 —	↓
Milano P. R.		17.35 8705 17.42	↓	5.25 8880 5.58	—	9.5 8856 9.42
Milano P. S.		18.— —	↓	6.15 —	—	10.— —
Chiasso		—	4.20 —	—	—	—

Condotte normali ascendenti da Carpi e da Mantova.

STAZIONI	Numero delle condotte			
	68	70	72	74
Carpi	LL. 18.23	**8072** 19.30	**9038** 21.52	
Suzzara	19.2 19.52	20.14 **9048** 22.11	23.5 **9036 rit.** 23. —	
Mantova	20.19 **8918** 1.10	22.52 **8920** 2.10	0.16 **8896** 7.12	**8900** 10. —
Piadena	2.25 —	3.23 **8894** 7. —	8.34 10.15	12.25 —
Cremona		8.10 **8788** 9.44	11.18 12.24	
Codogno		↓	13.53 **8854** 15.18	
Treviglio		14.4 —	↓	
Milano P. R.			18.35 18.47	
Milano P. S.			19.5 —	

Condotte normali discendenti da Chiasso, da Milano P. S., da Milano P. R. da Roma Tuscolana, da Napoli, da Metaponto, da Foggia.

STAZIONI	Numero delle condotte						
	1	3	5	7	9	11	13
Chiasso			**8539** 23.30				Ha origine da Roma Tuscolana
Milano P. S.	**8863** 17.50	**8867** 23.10	↓	**8879** 13.10		**8875** 8.—	
Milano P. R.	18.8 18.20	23.28 23.40		13.28 14.20	**8865** 22.10	8.18 8.30	
Piacenza	23.7 23.30	2.30 3.—		17.40 19.28	1.30 1.50	↓	
Parma	2.17 2.27	5.26 5.50		22.27 23.30	4.11 4.44		
Reggio E.	3.21 3.23	6.44 7.59	↓	0.24 —	6.13 —		
Seregno	↓	↓	1.24 **8603** 2.32				
Bergamo	↓	↓	4.40 **8665** 6.35			↓	

STAZIONI	Numero delle condotte				
	15	17	19	21	23
Chiasso	Ha origine da Napoli	Ha origine da Napoli	Ha origine da Foggia	Ha origine da Foggia	Ha origine da Metaponto
Milano P. S.					
Milano P. R.					
Piacenza					
Parma					
Reggio Emilia					
Seregno					
Bergamo					

STAZIONI	Numero delle condotte				
	1	3	5	11	13
Brescia	↓	↓	9.35 **8711** 13.35	↓	Ha origine da Roma Tuscolana
Codogno	↓	↓	↓	12.22 **8905** 13.—	
Mantova	↓	↓	↓	17.52 **9043** 18.13	
Carpi	↓	↓	↓	21.20 - -	
Verona P. N.	↓	↓	16.25 **8995** 16.37		
Isola della Scala	↓	↓	18.21 18.33		
Bologna	5.31 **9009** 6.—	11.11 **9017** 12.—	0.3 **9001** 1.10		
Faenza	7.39 **9007** 8.12	13.45 15.8	3.22 3.32		
Rimini	10.14 11.6	18.50 19.31	6.7 6.20		
Ancona	16.33 **9063** 17.15	0.29 **9053** 1.14	10.41 **9061** 14.26		

<table>
<tr><th rowspan="2">STAZIONI</th><th colspan="5">Numero delle condotte</th></tr>
<tr><th>15</th><th>17</th><th>19</th><th>21</th><th>23</th></tr>
<tr><td>Brescia</td><td rowspan="10">Ha origine da Napoli</td><td rowspan="10">Ha origine da Napoli</td><td rowspan="10">Ha origine da Foggia</td><td rowspan="10">Ha origine da Foggia</td><td rowspan="10">Ha origine da Metaponto</td></tr>
<tr><td>Codogno</td></tr>
<tr><td>Mantova</td></tr>
<tr><td>Carpi</td></tr>
<tr><td>Verona P. N.</td></tr>
<tr><td>Isola della Scala</td></tr>
<tr><td>Bologna</td></tr>
<tr><td>Faenza</td></tr>
<tr><td>Rimini</td></tr>
<tr><td>Ancona</td></tr>
</table>

STAZIONI	Numero delle condotte				
	1	3	5	13	15
Castellammare Ad.	23-55 **9103** 3.25	8.10 **9109** 9.38	21.43 **9101** 0.19		
Roma Tuscolana	↓	↓	↓	**7451** — 1.24	
Napoli	↓	↓	↓	↓	**7602** — 0.35
Caserta	↓	↓	↓	9.6 **7612** 12.24	2.35 **7606** 4.37
Benevento	↓	↓	↓	16.21 16.55	10.7 — 12.55
Foggia	10.26 **9709** 15.—	18.52 **9715** 23.4	6.55 **9705** 12.34	0.16 — —	22.40 — —
Potenza	↓	↓	↓		
Metaponto	↓	↓	↓		
Taranto	↓	↓	↓		
Brindisi	5.50 —	9.48 —	3.18 —		

STAZIONI	Numero delle condotte				
	17	19	21	23	
Castellammare Ad.					
Roma Tuscolana					
Napoli	8027 — 15.55				
Caserta					
Benevento					
Foggia		9699 — 5.—	9703 — 10.18		
Potenza	7.28 8.45				
Metaponto	16.7 8039 17.56			8043 — 22.29	
Taranto	19.5 20.2			23.34 24.—	
Brindisi	23.4	21.10	1.9	2.36	

Circolare N. 143R (C.).

V Congresso sanitario di Abbruzzo e Molise in Lanciano (Chieti).

(Vedi Circolare N. 140R-1914).

In seguito al rinvio ad epoca da stabilirsi del Congresso sovra indicato, si avverte che le disposizioni riguardanti l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti, devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Circolare N. 144R (C.).

Mostra nazionale canina in Varese.

Per la circostanza della mostra sovraindicata devono essere applicate le seguenti facilitazioni:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata e ritorno: dal 10 al 30 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione pei viaggi degli espositori e giurati, valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

SPEDIZIONI DEI CANI.

Le spedizioni dei cani fruiranno del ritorno gratuito, purchè venga pagata l'andata a tariffa generale nei modi previsti dall'articolo 46 delle Tariffe, e le relative spedizioni vengano effettuate nei periodi di tempo seguenti:

Andata: dal 10 al 21 settembre 1914.

Ritorno: dal 21 al 30 settembre 1914.

Il ritorno gratuito sarà accordato a presentazione dei documenti relativi alla spedizione di andata e di un certificato del Comitato della mostra attestante che i cani figurarono alla medesima. Tali documenti (da inviarsi al competente Controllo a giustificazione della gratuità del trasporto) devono essere ritirati dalla stazione di Varese, la quale riscuoterà per la spedizione di ritorno la sola tassa di bollo.

Il trasporto dei cani come bagaglio è ammesso nello stesso periodo di tempo stabilito pei viaggi degli espositori e giurati, alla condizione però che siano accompagnati dal viaggiatore, tanto nell'andata quanto nel ritorno e prima di fare la registrazione si deve accertare siffatta circostanza richiedendo la produzione del biglietto di viaggio. Nell'andata il viaggiatore farà bollare la lettera d'ammissione alla mostra ed annotare sulla medesima a cura dell'Ufficio Bagagli, la data ed il numero di registrazione della spedizione. Nel ritorno il viaggiatore presenterà la detta lettera d'ammissione munita della dichiarazione dell'intervento alla mostra, e

verso il ritiro della lettera stessa (da spedirsi al Controllo Viaggiatori e Bagagli in Firenze a giustificazione delle gratuità del trasporto) la stazione di Varese deve registrare la spedizione rilasciando il relativo scontrino senza riscossione di alcuna tassa.

Circolare N. 145R (C.).

Congresso di cultori di scienze mediche veterinarie e di laureati in zooiatria in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 settembre al 14 ottobre 1914.

Ritorno: dal 15 settembre al 17 ottobre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 146R (C.).

X Congresso di stomatologia in Torino.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che, nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 21 settembre 1914.

Ritorno: dal 19 al 28 id.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 147R (C.).

Congresso internazionale di meteorologia in Venezia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno

o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 19 settembre 1914.

Ritorno: dal 17 al 26 » »

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Contratto di fornitura. - Inadempienza. - Riappalto delle merci non consegnate. - Obbligo della Ditta inadempiente a rimborsare le maggiori spese.

È inattendibile ed ingiuridica la distinzione tra patti essenziali del contratto di compra-vendita e patti non essenziali comechè non confermata da alcun principio di diritto, nè sorretta da alcuna disposizione di legge. Stabilito in contratto che il mancato deposito della cauzione costituisce causa di scioglimento del rapporto, operabile di diritto, tale clausola rappresenta una condizione risolutiva espressa, nel concorso della quale si rende inapplicabile il disposto dell'ultimo comma dell'art. 1165 *del C. C. Negli appalti di forniture interessanti la pubblica Amministrazione, il verbale di aggiudicazione rende perfetto il vincolo per la Ditta deliberataria.*

TRIBUNALE DI ROMA — 26 febbraio-4 marzo 1914 — Società Anonima Bolloneria di Lecco contro FF. SS.

IN FATTO.

Ritenuto che con citazione del 7 maggio 1913 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato rappresentata dal Direttore Generale Ing. Comm. Riccardo Bianchi, convenne in giudizio avanti questo Tribunale la Società Anonima « Bolloneria di Lecco » in persona del suo legale rappresentante Cav. Luciano Baraffaldi, per sentirsi condannare al pagamento di L. 8400, per maggiore onere incontrato dall'Amministrazione istante per il nuovo appalto della fornitura di cento tonnellate di chiavarde fatte per

veicoli, aggiudicata alla convenuta, e dalla stessa non fornite, oltre gli interessi su detta somma dal dì della domanda alle spese di giudizio e l'onorario di difesa.

Si costituì in giudizio per la Società convenuta il sig. Arturo Monti, nella qualità di liquidatore della Società suddetta, ora in liquidazione, e nell'interesse delle parti furono dai procuratori prese le conclusioni sopra trascritte.

OSSERVA IN DIRITTO.

Che devesi ritenere legittimamente costituito il contraddittorio nei rapporti della Società convenuta, giacchè pur essendo mutata la sua condizione giuridica per la liquidazione sopraggiunta durante le more del giudizio, s'è presentato nel giudizio stesso, senza che occorresse riassunzione d'istanza, il liquidatore che a norma dell'art. 203 Cod. Comm. ne ha la rappresentanza.

Passando al merito della causa risulta dagli atti che la Società suddetta, a seguito di licitazione privata, si rese aggiudicataria della fornitura di 100 tonnellate di chiavarde col ribasso del trenta per cento sul limite stabilito dall'Amministrazione con scheda segreta. Risulta che a norma dell'art. 6 del capitolato di oneri, di cui la Società dichiarava di aver preso conoscenza, nella scheda di licitazione, ella avrebbe dovuto procedere al deposito cauzionale presso la Cassa Depositi e Prestiti del decimo del prezzo in complessivo d'aggiudicazione in valuta legale italiana sia rendita o in altri titoli, nel termine di dieci giorni dal dì della richiesta dell'Amministrazione, ma a tanto la Società non ottemperò, pur essendole stata concessa, a sua richiesta, una dilazione, e pur avendo notizia, per il disposto dell'ultimo capoverso di detto articolo, che, non eseguendosi il deposito nel termine prescritto, l'Amministrazione era libera di procedere ad un nuovo appalto, a rischio e pericolo dell'aggiudicatario, senza bisogno di qualsiasi diffidamento e provvedimento giudiziario.

Risulta che l'Amministrazione, previo l'annullamento dell'aggiudicazione fatta alla Società convenuta, dovette procedere al nuovo collocamento della fornitura, e lo stesso fu fatto a trattativa privata per una metà alla Ditta Pezzi di Milano, e per

un'altra metà alla Ditta Fabbriche Riunite Way-Assaudo di Asti, col ribasso del 16 per cento. E poichè l'importo totale della fornitura ammontava a lire sessantamila, la differenza tra il ribasso d'asta del 30 per cento offerto dalla Bolloneria di Lecco quello del 16 per cento, a cui la fornitura si dovette riappaltare, per la inadempienza della prima aggiudicataria, differenza costituita dalla somma di L. 8400, rappresenta il maggior onere riscontrato dall'Amministrazione.

Osserva che di tale maggior onere deve indiscutibilmente rispondere la Società convenuta e tale responsabilità deriva in modo certo dalla mancata esecuzione di uno degli obblighi del contratto, si versa cioè in colpa ex-contrattuale.

Non è attendibile la distinzione che la Società, per eludere la efficacia giuridica del patto conchiuso nell'art. 6 del capitolato d'oneri, vorrebbe indurre tra patti essenziali del contratto di compra-vendita e patti non essenziali. Tale distinzione è assolutamente arbitraria, e non confermata da nessun principio di diritto, nè sorretta da alcuna disposizione di legge. Essa è poi espressamente contradetta dal contratto. Infatti nella scheda per la citazione privata, sottoscritta dalla Società convenuta si legge: « dopo aver preso conoscenza del capitolato d'oneri... dichiarava di accettare *tutte le clausole e condizioni, senza veruna riserva, nè restrizione* ». Una di dette clausole e condizioni era appunto quella racchiusa nell'art. 6.

Pacta sunt servanda: *et cuisque est rei mal moderator et arbiter.* Poteva la Società astenersi dall'assumere la fornitura con la condizione di cui al suddetto articolo, ma dal momento che dichiarò di accettare tutte le condizioni, non può non subire le conseguenze dell'obbligazione contratta.

Osserva che nemmeno è attendibile l'affermazione che alla cauzione di cui all'art. 6 la Società avrebbe provveduto offrendo alle Ferrovie un vagone di chiavarde, il cui importo sarebbe rimasto a garanzia della fornitura. Prima di tutto, manca di tale affermazione qualsiasi prova. D'altro canto, a norma del fatto surriferito il deposito cauzionale doveva essere eseguito in valuta italiana o in titoli di credito, e l'Amministrazione aveva bene il diritto di rifiutare il deposito offerto in modo diverso da quello pattuito.

Osserva che a norma dell'ultimo capoverso del citato art. 6 l'Amministrazione non doveva procedere ad atti di diffida o richieste di consegna, per ritenersi libera di addivenire al riappalto della fornitura. Basta leggere quella disposizione per inferirne che il mancato deposito cauzionale era una vera condizione risolutiva del contratto, verificandosi la quale il contratto doveva ritenersi risoluto di diritto, senza cioè che occorresse all'uopo adire l'autorità giudiziaria, e questo, non soltanto perchè così espressamente pattuito, ma perchè trattandosi di condizione risolutiva *espressa*, non era applicabile la disposizione dettata dall'art. 1165 Cod. Civ. per la condizione risolutiva *tacita*.

La Società tenta d'introdurre confusione tra contratto perfezionato e contratto mancato. Il contratto fu indubbiamente perfezionato in tutte le sue parti nel momento in cui alla dichiarazione di accettazione dei patti e delle condizioni da parte della Società corrispose l'aggiudicazione della fornitura da parte dell'Amministrazione. L'adempimento del deposito cauzionale è tutto relativo all'esecuzione del contratto: ed il non essercisi ottemperata porta alla risoluzione del contratto perfetto in tutte le sue parti, non già a far rilevare che si tratta di un contratto mancato.

Osserva che per quanto si attiene all'ammontare della somma richiesta dall'Amministrazione in via di risarcimento, la Società non ha diritto di dolersi, se per il nuovo appalto fu scelta la forma della trattativa privata. Ella ben sapeva che non eseguendo il deposito cauzionale nel termine prescritto, l'Amministrazione era libera di procedere a nuovo appalto a suo rischio e pericolo, e tale rischio e pericolo era senza dubbio rappresentato dal maggior onere, per minore ribasso del nuovo appalto. Non ignorava poi che per la condizione giuridica speciale dell'Amministrazione delle Ferrovie il nuovo appalto poteva anche essere concesso a trattativa privata, giacchè tale forma di appalto è espressamente consentita alle Amministrazioni dello Stato.

Nè infine è attendibile quanto altro la Società deduce circa l'autenticità ed efficacia nei suoi rapporti dei contratti di rappalto. L'Amministrazione ha prodotto le copie dei contratti di appalto a trattativa privata con le Ditte Pezzi e Way Assaudo.

Ora, provenendo tali documenti da una pubblica amministrazione, ed essendo l'autenticità agli stessi attribuita dal pubblico ufficiale che attesta essere conformi agli originali, essi fanno piena fede di quanto si è espresso: e quindi sono di efficacia probatoria indiscutibile per quanto riflette l'ammontare del ribasso ottenuto.

Osserva che sulla somma come sopra dovuta a titolo d'indennizzo in L. 8400, sono dovuti gli interessi legali commerciali dal dì della domanda.

Che le spese seguono la soccombenza.

P. Q. M. ecc.

Verbale di accertamento di avaria. - Art. 135 Tariffe. - Avarie da bagnamento. - carico fatto dal mittente. - Art. 69, 103 e 130 Tariffe. - Vagoni provveduti di ventilatori.

Il verbale di accertamento di avaria di cui all'art. 135 *delle tariffe e condizioni per i trasporti sulle strade ferrate non ha altro scopo che quello di riprodurre e conservare nella sua obbiettività il risultato delle constatazioni di fatto che le parti ed i loro periti hanno fatto circa lo stato della merce, le cause e la entità del danno e non corrisponde ad alcun giudizio arbitramentale, nè ad una liquidazione transattiva di indennizzo, mentre il compromesso che dà vita alla transazione è un contratto la cui figura giuridica è disciplinata con norme chiare e precise dal codice di rito, alle quali non è possibile supplire per via di induzioni o di presunzioni vaghe.*

L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle avarie delle merci che si verificano per bagnamento da infiltrazione di acqua piovana spinta attraverso i ventilatori dei carri così detti refrigeranti per effetto del forte vento, quando lo stato di conservazione dei medesimi è immune di guasti e l'accettazione inopportuna del carro munito di ventilatori pel carico di merci che soffrono l'umidità è stato fatto dal mittente, che ha eseguito il carico.

CORTE DI CASSAZIONE DI NAPOLI — 29 gennaio-28 febbraio 1914 — Ferrovie dello Stato c. Buonanno.

Osserva in diritto che l'art. 135 delle Tariffe e condizioni per i trasporti sulle strade ferrate, approvate con legge 27 aprile 1885, dice che qualora si scopra o si supponga una perdita parziale od una avaria, ovvero se l' avente diritto ne allega l'esistenza dopo fatto lo svincolo ma prima della consegna delle merci si deve procedere tosto all'accertamento del fatto mediante verbale dal

quale risulti a seconda dei casi lo stato delle cose spedite, l'ammontare dei danni e possibilmente la causa della perdita totale o parziale, ovvero dell'avaria e l'epoca presumibile a cui risalgano.

Che, ciò premesso, siccome si ricava da tutto il contesto del succitato articolo l'accertamento dello stato della merce e l'ammontare del danno non ha altro scopo che quello di fissare i limiti entro i quali le parti possono esperimentare le loro ragioni per la rivalsa o meno del danno e del quantitativo di esso e se, come lo stesso Tribunale ammette, sia il detto articolo, sia la convenzione di Berna nell'art. 25 impongono alla ferrovia l'obbligo di procedere alla verifica della merce col concorso di periti quando si scopra o si sospetti una perdita parziale od avaria e tale obbligo è inerente al trasporto *ex recepto* e che la inchiesta amministrativa non preclude la via alla perizia giudiziaria, non si comprende come e perchè tale accertamento acquisti forza e vigore di compromesso o di arbitramento, solo perchè l'Amministrazione di accordo con le parti ha dato espressamente ai periti la facoltà di regolare l'avaria.

Che invero se l'obbligo della constatazione e la valutazione dei danni è inerente alla necessità obbiettiva di riprodurre uno stato di fatto, sul quale le parti possono fondare le loro ragioni e pretese e se precipuamente tale stato di fatto servir debba per norma e criterio da parte della Amministrazione per accordare e proporzionare l'indennità giusta le cause che hanno prodotto la perdita e l'avaria, le reciproche ragioni esposte dalle parti in ordine alla valutazione o meno del danno non possono immutare lo scopo e finalità indette dall'art. 135 sulle tariffe e condizioni ferroviarie che è quella di una riproduzione obbiettiva di uno stato di fatto, nè fanno acquisire alle reciproche deduzioni delle parti la figura del compromesso o transazione, che il Tribunale ha creduto di riscontrare senza riflettere che il compromesso che dà vita alla transazione, è un contratto, la cui figura giuridica è disciplinata con norme chiare e precise dal codice di rito, alle quali non è possibile supplire per via di induzioni o di presunzioni vaghe.

Che d'altronde è pur luogo riflettere che se come ritiene il Tribunale, è obbligatorio in caso di avaria reale o supposta fare constatare da persone tecniche, o periti lo stato della merce e

fissare la possibile indennità per i sensi e gli effetti dell'art. 135 delle Tariffe e Condizioni, e ciò in principio non esclude che si possa adire la via giudiziaria, è contraddizione e nello stesso tempo errore giuridico affermare nei periti la qualità di arbitri, il cui giudizio debba precludere lo esperimento della via giudiziaria, quando lo intervento è richiesto dalla legge senza che ad essi sia stata domandata la facoltà di compromettere in qualunque caso la vertenza allo scopo di impedire una lite.

Che basterebbero queste osservazioni inerenti al 1° motivo del ricorso per cassare la sentenza del Tribunale, che in sostanza ha ritenuto pel fatto dell'Amministrazione ferroviaria e della Ditta Bonanno precluso l'esperimento della via giudiziaria senza bisogno di discendere agli altri motivi.

Che però avendo il Tribunale nel suo sistema di argomentare e decidere, affermato in linea di massima che chi affida la merce al vettore per spedirla altrove ha il diritto di pretendere che quella sia preservata durante il trasporto da avarie che dipendano dal mezzo adoperato pel trasporto medesimo, non può non censurarsi egualmente la sentenza per avere esposto un pricipio in massima esatto, ma che in quanto si attiene ai trasporti per mezzo della ferrovia e che sono disciplinati a norme e regole speciali e che non è possibile pretermettere a queste, avrebbe dovuto coordinare l'esposto principio.

Che non si pone in dubbio che il vettore ferroviario per la natura del contratto di trasporto debba fornire veicoli idonei al trasporto della merce ed in buono stato, ma è pur certo che l'art. 69 delle Tariffe e Condizioni, legge 27 aprile 1885, distingue il caso in cui il carico è eseguito a cura e spese dell'Amminitrazione e quello nel quale viene eseguito a cura e spese dello speditore, diminuendosi in simile caso sensibilmente il tasso ed il costo della spedizione.

Che ciò posto se per la legge sono distinti e diversi i modi coi quali si caricano le merci, e se è fuori questione che in qualunque caso il vettore ha il dovere di procurare o offrire veicoli e carri in buono stato e idonei al trasporto delle merci, è pur d'uopo esaminare se l'avaria o l'infiltramento delle acque nel sommacco fosse dipeso dalla cattiva costruzione o guasti del

carro ferroviario, o dalla non idoneità di esso alla qualità di merce che si volesse trasportare.

Che nella specie il trasporto essendo eseguito a cura e spese dello speditore, e sopra un carro ferroviario con ventilatori scelti ed accettati dal medesimo, l'indagine che avrebbe dovuto fare il Tribunale non era quella di vedere se i ventilatori debbano essere destinati al solo passaggio dell'aria e non dell'acqua, ma sibbene di esaminare se avendo la Ditta accettato un carro non per sè stesso guasto o inidoneo al trasporto della merce in genere, ma non idoneo al trasporto della specie sommacco, che assorbe l'acqua, dovesse o meno rispondere l'Amministrazione dei danni derivati dalla penetrazione dell'acqua per mezzo dei cupolini dei ventilatori.

Che invano si obbietta che avendo il Tribunale ritenuto che i ventilatori debbano essere destinati al passaggio dell'aria e non dell'acqua abbia implicitamente ritenuto colpa per la cattiva costruzione dei ventilatori medesimi, dappoichè a prescindere che in caso di forte vento e pioggia non è possibile ovviare alla penetrazione dell'acqua pure in minima quantità dai ventilatori, la colpa per difetto o cattiva costruzione attribuibile alla ferrovia non potrebbe sempre o in ogni caso riferirsi al sistema di costruzione adoperato nel prescegliere il tipo dei carri, ma sibbene alla non idoneità o cattiva costruzione dei carri che sono stati siccome nella specie, offerti e accettati, cioè forniti di ventilatori, e che anche in caso di forti pioggie non possono impedire la penetrazione dell'acqua.

Che nel rincontro non essendosi punto dimostrato che la penetrazione dell'acqua dipendesse dalla cattiva o guasta costruzione dei ventilatori, ma che per contrario era conseguenza che sarebbe stato possibile ovviare soltanto, ove si fosse prescelto un carro chiuso ermeticamente, che il mittente avrebbe dovuto preferire in vista della qualità della merce che dovevasi trasportare, l'obbiezione innanzi detta rimane priva di valore giuridico.

Che in coerenza delle ragioni superiormente esposte la sentenza senza mestieri di discendere al terzo motivo, non può sottrarsi all'annullamento.

Che ciò importa rinvio della causa a novello giudice di merito al quale è prudente riservare il giudizio delle spese di questa sede giusta l'art. 542 procedura civile.

Per questi motivi.

La Corte accoglie il ricorso, cassa l'impugnata sentenza e rinvia la causa per novello esame al Tribunale di Napoli che provvederà eziandio sulle spese.

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 279. (Boll. N. 35-1914). — A pag. 994, § VII, ultimo capoverso, terza linea, invece di « Ordine di Servizio N. 275-1908 », leggasi: « Ordine di Servizio N. 184-1913 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 37

10 Settembre 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, settembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. *n.* 776 *del 2 luglio* 1914, *col quale sono approvate le annesse norme per il servizio legale delle ferrovie dello stato* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti gli art. 79, 80 e 81 della legge 7 luglio 1907 n. 429, modificati dall'art. 1° del R. Decreto 28 giugno 1912 n. 728;

Sentiti il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le norme per il servizio legale delle ferrovie dello Stato nel testo annesso al presente decreto e firmato, d'ordine Nostro, dal ministro segretario di Stato pei lavori pubblici.

Art. 2.

Coll'entrata in vigore delle presenti norme restano abrogate quelle approvate con i RR. decreti 10 maggio e 2 agosto 1908, nn. 280 e 283.

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 212 del 4 settembre 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 luglio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

NORME

PER

il Servizio Legale delle Ferrovie dello Stato

in esecuzione della legge 7 luglio 1907 n. 429
e del R. decreto 28 giugno 1912 n. 728

CAPO PRIMO.

Costituzione, competenza e attribuzioni del Servizio centrale legale e degli Uffici distaccati.

Art. 1.

Il Servizio legale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è uno dei Servizi centrali della Direzione generale, ha la sua sede centrale in Roma ed Uffici o funzionari distaccati presso quelle sedi di Compartimento e con la circoscrizione che saranno determinate dal Consiglio di amministrazione.

Presso il Servizio centrale può essere instituita una Sezione interna con funzioni e attribuzioni di Ufficio distaccato per la circoscrizione da determinarsi dal Consiglio di Amministrazione.

Art. 2.

Al Servizio legale è preposto un avvocato col grado di Capo Servizio.

L'ordinamento interno del Servizio centrale e degli Uffici distaccati e la pianta organica del personale relativo, sono stabiliti con le stesse norme fissate per tutti gli altri Servizi dell'Amministrazione.

Art. 3.

Sono attribuzioni del Servizio centrale e degli Uffici distaccati:

a) assumere dinanzi a qualsiasi giurisdizione ordinaria (civile o penale) amministrativa od arbitrale la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in tutte le controversie che interessano l'Amministrazione stessa o comunque richieggano il suo contraddittorio;

b) assumere la rappresentanza e la difesa degli agenti ferroviari nei giudizi civili e penali interessanti i detti agenti per fatti e cause di servizio, nei casi nei quali l'Amministrazione reputi dover prestare ad essi la sua assistenza;

c) delegare, con opportune istruzioni, agli avvocati e procuratori iscritti negli appositi albi stabiliti dall'art. 80 della legge la rappresentanza e difesa dell'Amministrazione, ed ove occorra degli agenti ferroviari, nelle cause contemplate nei precedenti capi *a*) e *b*), che debbono trattarsi fuori della sede del Servizio e degli Uffici e non siano state ritenute a difesa diretta;

d) prestare, nei casi contemplati dalle leggi e dai regolamenti, ed in ogni altro caso in cui ne siano richiesti, consulenza ed assistenza ai vari organi dell'Amministrazione ferroviaria, per controversie ed affari che comunque interessino la stessa Amministrazione o nei quali essa agisca per incarico, nell'interesse ed in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici o di altre Amministrazioni dello Stato;

e) vigilare alla difesa delle cause di competenza dei Pretori e dei Conciliatori affidate ad agenti amministrativi.

Art. 4.

Il Servizio centrale presta la propria assistenza consultiva al Direttore generale, a tutti i Servizi, Unità speciali ed Uffici che, pur residenti fuori di Roma, costituiscono la Direzione generale; nonchè al Ministero dei lavori pubblici e alle altre Amministrazioni dello Stato per le vertenze ed affari di cui all'ultima parte della lettera *d*) dell'articolo 3.

Rappresenta e difende l'Amministrazione e, ove occorra, gli agenti ferroviari innanzi tutte le giurisdizioni ordinarie, amministrative od arbitrali, aventi sede in Roma, con facoltà di avocare a sè la difesa diretta di cause innanzi qualsiasi giurisdizione nel Regno.

Art. 5.

Gli Uffici legali, a mezzo anche di propri funzionari distaccati presso i Compartimenti che non sono sede di Ufficio legale, prestano assistenza consultiva agli Uffici compartimentali compresi nella propria circoscrizione e provvedono alla rappresentanza e difesa dell'Amministrazione, sia diretta che delegata, e, ove occorra, degli agenti ferroviari, innanzi tutte le giurisdizioni ordinarie, amministrative od arbitrali nei limiti di detta circoscrizione, salva la facoltà conferita al Servizio centrale nell'ultima parte del precedente articolo.

Art. 6.

Gli Uffici legali, previo consenso del Capo Servizio, possono conservare la difesa diretta o delegata delle cause che, in corso di giudizio, vengano portate a cognizione di autorità giudiziarie residenti fuori della loro circoscrizione. In tal caso, la rappresentanza spetta all'Ufficio competente per ragione di territorio, che vi provvede, secondo i casi, con i suoi funzionari o con i delegati.

Resta ferma tuttavia la competenza speciale del Servizio centrale, come al secondo comma dell'art. 4, per le liti che, dovunque iniziate, siano portate successivamente dinanzi le sedi giudiziarie di Roma.

Art. 7.

Per liti di eccezionale gravità il patrocinio dell'Amministrazione, o degli agenti contemplati nel comma *b*) del precedente articolo 3, può, su motivata proposta del Consiglio di Amministrazione, inteso il Capo del Servizio legale, essere affidato dal Ministro

dei lavori pubblici ad avvocati del libero Foro (esclusi i membri del Parlamento), non iscritti negli albi previsti dall'articolo 80 della legge.

Quando alcuna di dette liti si agiti innanzi ad una qualsiasi giurisdizione (ordinaria, amministrativa od arbitrale) nelle città che sono sedi del Servizio centrale o degli Uffici legali, la rappresentanza dell'Amministrazione o degli agenti, spetta al personale del Servizio o degli Uffici medesimi, il quale, in quanto occorra, coopera alla difesa.

Art. 8.

I Servizi e gli Uffici dell'Amministrazione, per le consultazioni loro occorrenti e per la difesa delle cause interessanti l'Amministrazione, non possono ricorrere che al Servizio o agli Uffici legali, ai quali spetta provvedere tanto alla difesa diretta che a quella delegata, salvo il disposto dell'articolo 16.

Art. 9.

Il personale del Servizio e degli Uffici legali si compone di avvocati e procuratori, e di agenti amministrativi.

Le attribuzioni delle due qualità di avvocato e di procuratore sono quelle stabilite dalla legge 8 giugno 1874, N. 1938 e dal relativo regolamento.

Ciascun dirigente di Ufficio potrà, secondo le esigenze del servizio e degli affari, far compiere indistintamente le dette attribuzioni al personale dipendente.

I funzionari muniti della sola abilitazione all'esercizio di procuratore non possono, però, essere adibiti alle funzioni di avvocato se non conseguano l'abilitazione, o per esame come all'art. 8 della legge anzidetta, o per maturato sessennio di esercizio di procuratore, ai termini dell'art. 9, n. 3, della legge medesima, computandosi nei sei anni anche quelli precedenti l'assunzione in servizio, semprechè, in questo secondo caso, essi abbiano dimostrata per le funzioni di avvocato la necessaria attitudine, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione. Il relativo provvedimento è preso dal Direttore generale su parere del Capo del Servizio legale.

Ciascun avvocato o procuratore è personalmente responsabile dell'osservanza dei termini e del buon andamento delle cause affidategli.

Art. 10.

I concorsi previsti dall'art. 81 della legge per le nuove assunzioni, sono effettuati per titoli e per esami, e possono essere indetti promiscuamente per avvocati e procuratori, o distintamente per soli avvocati o per soli procuratori.

Essi hanno luogo in Roma e sono banditi, mediante apposito avviso, colle modalità che verranno stabilite volta per volta dal Consiglio di amministrazione.

L'avviso di concorso viene pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* e comunicato direttamente a tutti i Consigli dell'ordine degli avvocati e di disciplina dei procuratori presso le Corti d'appello ed i Tribunali del Regno.

Art. 11.

Il Capo Servizio, oltre a compiere le altre attribuzioni deferitegli colle presenti Norme:

a) sorveglia alla disciplina degli Uffici dipendenti e invigila l'andamento del servizio;

b) sovraintende alla trattazione degli affari contenziosi e consultivi con istruzioni e speciali norme direttive;

c) autorizza, se nei limiti della propria competenza, e in caso diverso propone al Consiglio di amministrazione o al Direttore generale: la istituzione di giudizi; la transazione di liti; l'accettazione e conseguente esecuzione di sentenze suscettibili degli ordinari mezzi di gravame; la rinuncia o l'accettazione della rinuncia agli atti del giudizio ed ai ricorsi in Cassazione, al Consiglio di Stato, 4ª e 5ª Sezione, e alla Corte dei conti; la costituzione di parte civile nei giudizi penali; la compromissione ad arbitri e la nomina di questi; l'azione di nullità o di revocazione delle sentenze arbitrali; l'assunzione della difesa degli agenti ferroviari in cause civili o penali;

d) concorda e firma gli atti di compromesso in materia di infortuni sul lavoro in applicazione del disposto dell'art. 115 del regolamento 13 marzo 1904 n. 141 relativo alla legge, testo unico, per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51;

e) emette i necessari provvedimenti per i pagamenti in forza di sentenze eseguibili contro l'Amministrazione, sebbene non ancora definitive;

f) autorizza l'esperimento dei mezzi straordinari per impugnare le sentenze, e la richiesta per provocare dai Prefetti i decreti di elevazione dei conflitti di attribuzione a norma della legge 31 marzo 1877 n. 5767;

g) liquida le spese e competenze di lite anche nei casi di cui all'art. 7 delle presenti Norme;

h) esplica ogni altra funzione e facoltà attribuitagli con norme interne approvate dal Consiglio d'amministrazione, o con ordini di servizio.

Art. 12.

I Capi degli Uffici legali, oltre a compiere le altre attribuzioni ad essi specialmente demandate colle presenti Norme:

a) curano ed invigilano la trattazione degli affari contenziosi e consultivi di competenza del proprio Ufficio;

b) autorizzano, se nei limiti della propria competenza, o altrimenti propongono al Capo Servizio per la sua autorizzazione, o per quella del Direttore generale o del Consiglio di amministrazione, gli atti, i provvedimenti e le procedure indicati nelle lettere *c*) ed *f*) del precedente articolo, e che occorrano nelle rispettive circoscrizioni;

c) provvedono a tutto ciò che possa riguardare il servizio legale e il suo funzionamento nei limiti delle rispettive circoscrizioni ed esplicano ogni altra funzione e facoltà ad essi attribuita con norme interne approvate dal Consiglio di amministrazione, o con ordini di servizio.

CAPO SECONDO.

Rappresentanza in giudizio - Trattazione delle liti - Rapporti del Servizio centrale legale e degli Uffici distaccati con gli altri Servizi ed Uffici dell'Amministrazione.

Art. 13.

I funzionari del Servizio e degli Uffici legali non sono inscritti nell'albo degli avvocati e procuratori, e, purchè consti della loro qualità, non hanno bisogno di mandato per assumere la rappresentanza e la difesa dell'Amministrazione innanzi qualunque Magistratura del Regno, o per sottoscrivere, anche in materia penale, ricorsi, rinuncie, accettazioni di rinuncie od istanze giudiziali o gravami ordinari o straordinari, per deferire o riferire interrogatori o giuramenti, per rendere dichiarazioni di costituzione di parte civile e relative rinuncie, per rispondere in qualunque sede ad interrogatori dinanzi al Magistrato penale nei procedimenti nei quali l'Amministrazione figuri come parte civile o responsabile civile, ed in genere per la esplicazione delle attribuzioni deferite dagli articoli 11 e 12 delle presenti Norme e per qualsiasi atto giudiziale, anche nei casi nei quali, a termini delle leggi vigenti in materia civile, penale od amministrativa, sia indispensabile un mandato speciale, salve le autorizzazioni eventualmente necessarie.

Art. 14.

I funzionari addetti al Servizio centrale esercitano le loro funzioni presso qualsiasi Magistratura del Regno. Quelli addetti agli Uffici distaccati ed alla Sezione interna di cui all'articolo 1 esercitano le loro funzioni innanzi le Magistrature residenti nella rispettiva circoscrizione.

Potrà peraltro, in casi speciali, essere conservata, con particolare autorizzazione scritta del Capo Servizio, la difesa dell'Amministrazione a quei funzionari che, investiti già della difesa stessa, siano in corso di lite trasferiti ad altra residenza.

Per le cause che in corso di giudizio venissero portate a cognizione di Magistrature residenti in altra circoscrizione, la difesa può essere assunta dai funzionari dell'Ufficio cui la causa fu dall'inizio assegnata, ferma la rappresentanza all'Ufficio competente, il quale vi provvede, secondo i casi, con i suoi funzionari o con i delegati.

Art. 15.

La qualità di rappresentante in giudizio dell'Amministrazione, nei casi nei quali la rappresentanza non sia assunta da funzionari del Servizio legale, è comprovata da lettera di delegazione da rilasciarsi di volta in volta per ciascuna causa e, secondo i casi, dal Capo del Servizio o dell'Ufficio legale, o dall'agente in nome od in confronto del quale fu istituito il giudizio.

Art. 16.

Innanzi le Preture e gli Uffici di Conciliazione l'Amministrazione può essere rappresentata anche dagli agenti in nome od in confronto dei quali fu istituito il giudizio, o da altri agenti amministrativi muniti di loro delega o di quella speciale dei Capi degli Uffici a ciò espressamente autorizzati con norme approvate dal Consiglio di amministrazione.

Art. 17.

La istituzione di liti attive deve essere autorizzata dal Consiglio di amministrazione, se il valore dell'oggetto controverso superi le lire 10,000; dal Direttore generale, se detto valore, non eccedendo le 10,000 lire, superi le lire 5,000; dal Capo del Servizio legale, se il valore non ecceda le lire 5,000, o se trattisi di cause contemplate dall'art. 82 del codice di procedura civile.

Le liti attive di competenza dei Conciliatori, salvo il disposto dell'art. 15, e dei Pretori (escluse quelle di cui al citato art. 82 codice di procedura civile) possono essere autorizzate dai Capi degli Uffici legali, competenti per circoscrizione.

Art. 18.

I Servizi e gli Uffici dell'Amministrazione ferroviaria corrispondono coi Delegati solo per mezzo del Servizio centrale o degli Uffici legali competenti, salvo casi di assoluta urgenza.

CAPO TERZO.

Formazione e conservazione degli albi dei Delegati ferroviari - Motivi di decadenza e radiazione.

Art. 19.

La Commissione istituita dall'art. 80 della legge per ogni sede di Compartimento, è composta del Primo Presidente della Corte di appello, che la presiede, del Procuratore Generale presso la stessa Corte, del R. Avvocato erariale distrettuale, del Presidente del Consiglio dell'Ordine degli avvocati e del Capo dell'Ufficio legale ferroviario, che risiedono nella città sede del Compartimento, o che su di essa hanno giurisdizione.

La Commissione, tenuti presenti i bisogni del servizio, dà parere tanto sul numero dei delegati da assegnarsi ad ogni sede di tribunale, ed anche, ove ne sia richiesta, alle sedi di pretura, quanto sulla nomina dei delegati.

Art. 20.

La Commissione si riunisce, di regola, nella sede della Corte di appello, su richiesta del Capo dell'Ufficio legale ferroviario e dietro invito del Presidente, nel giorno da questo fissato.

I componenti la Commissione hanno diritto, per ciascuna adunanza cui intervengono, ad un compenso di lire 20, che viene loro corrisposto dall'Amministrazione ferroviaria.

A quelli, poi, fra gli stessi componenti la Commissione, i quali, per intervenire alle sedute, dovessero trasferirsi dalle rispettive loro residenze d'ufficio, è inoltre rilasciato un biglietto per viaggio di servizio di andata e ritorno in prima classe, e, durante l'assenza, è assegnata una diaria di lire 15. Il capo dell'Ufficio legale ha il trattamento di trasferta previsto dal regolamento del personale.

Art. 21.

In caso di vacanze nei posti di delegato ferroviario che le esigenze di servizio consiglino di ricoprire, l'Amministrazione ne dà pubblica notizia mediante avviso da comunicarsi alle cancellerie giudiziarie ed ai Consigli dell'Ordine degli avvocati e di disciplina dei procuratori presso le Corti di appello e presso i Tribunali, nelle cui giurisdizioni si trovano rispettivamente comprese le località nelle quali occorre provvedere alle vacanze, acciò ne curino l'affissione.

L'avviso indica il termine entro il quale gli aspiranti dovranno far pervenire al Capo dell'Ufficio legale competente la relativa domanda stesa in carta da bollo e corredata dai titoli posseduti.

Art. 22.

Nelle città che sono sedi di Corte di appello o di Tribunale, possono aspirare alla nomina di delegati ferroviari soltanto quei liberi professionisti i quali, da non meno di due anni, siano rispettivamente iscritti nell'albo degli avvocati e dei procuratori, ed abbiano effettivamente esercitata la rispettiva professione.

Nelle sedi di pretura possono anche aspirare alla nomina di delegato ferroviario coloro che siano iscritti negli albi degli abilitati ad esercitare presso le preture, ai termini della legge 7 luglio 1901, n. 283 e del R. decreto 19 dicembre 1901, n. 547, e che effettivamente esercitino l'uffizio di mandatario.

Art. 23.

Spirato il termine fissato nell'avviso, di cui all'art. 22, il Capo dell'Ufficio legale, completata la istruttoria, provoca dal Presidente la convocazione della Commissione, e questa, tenute presenti le domande e i relativi titoli ed assunte le opportune informazioni, emette il proprio parere.

Qualora i riconosciuti meritevoli fossero in numero eccedente quello dei posti messi a concorso, la Commissione li designa secondo una graduatoria di merito.

A parità di merito è titolo di preferenza la qualità di delegato erariale, di cui sia già rivestito alcuno degli aspiranti.

Art. 24.

Le deliberazioni della Commissione, con le eventuali motivazioni e graduatorie, con i titoli e documenti presi in esame, sono trasmesse al Capo del Servizio legale, il quale, ove non ravvisi la necessità di rinviare per nuovo esame gli atti alla Commissione, presenta le deliberazioni stesse con le sue osservazioni e proposte al Consiglio di Amministrazione per l'approvazione di cui all'articolo 80 della legge.

Il Consiglio potrà, se lo ritiene opportuno, annullare il concorso e bandirne uno nuovo.

Qualora, durante le more di un concorso e prima che le nomine siano state deliberate, si verificasse la vacanza di uno o più posti di delegato nella stessa sede, il Consiglio di Amministrazione può coprire le nuove vacanze valendosi delle designazioni nella graduatoria di merito già fatte dalla Commissione, senza necessità di altro concorso.

Le deliberazioni del Consiglio di Amministrazione sono definitive.

Art. 25.

Ottenuta l'approvazione del Consiglio di amministrazione, il Capo del Servizio legale, insieme alla lettera di nomina, trasmette a ciascuno dei prescelti, perchè la restituisca firmata, la dichiarazione di accettazione della nomina e degli obblighi tutti previsti dalle presenti Norme pei difensori delegati.

Art. 26.

Gli albi dei delegati ferroviari e le successive modificazioni sono comuicati, a cura degli Uffici legali distaccati, a tutti i capi dei Collegi giudiziari e delle Cancellerie, nonchè alle Direzioni provinciali delle poste e dei telegrafi, esistenti nella giurisdizione degli Uffici stessi.

Art. 27.

Ai delegati ferroviari iscritti nell'albo è fatto divieto di assumere il patrocinio contro qualunque Amministrazione dello Stato. Il divieto non si estende alle liti nelle quali siano personalmente e direttamente interessati il delegato medesimo o i suoi genitori, i figli, i fratelli o la moglie.

Qualunque infrazione constatata a tale divieto importa di per sè la decadenza dall'inscrizione nell'albo. La radiazione, su motivata proposta del Capo del Servizio legale, sentito l'interessato, è pronunziata dal Consiglio di amministrazione, con provvedimento definitivo.

Nello stesso modo, e con provvedimento definitivo del Consiglio di amministrazione, sono anche radiati dall'albo i delegati che si dimostrino negligenti nell'adempimento degli incarichi ricevuti, o siano comunque incorsi in una condizione ritenuta incompatibile con l'esercizio del loro mandato.

Art. 28.

Dell'avvenuta radiazione viene data immediata notizia alle Autorità ed agli Uffici mentovati nell'articolo 26, limitatamente alla circoscrizione entro cui il delegato decaduto esercitava le sue funzioni.

Il delegato radiato dall'albo non può più esservi iscritto.

Art. 29.

Il delegato incaricato della rappresentanza e della difesa dell'Amministrazione in uno o più giudizi non può farsi sostituire da altri nell'adempimento dell'avuto incarico.

Solo nel caso di sopravvenuto impedimento, del quale deve dare immediato avviso all'Ufficio legale, può farsi momentaneamente surrogare da un altro dei delegaiti inscritti nell'albo.

Art. 30.

Il delegato che per oltre un mese abbia ad assentarsi dalla sua residenza, deve avvisarne in tempo utile l'Ufficio legale da cui dipende, perchè sia provveduto alla sua sostituzione temporanea.

Le competenze delle prestazioni occorse durante la sostituzione sono accreditate, ed a suo tempo pagate, al delegato chiamato in sostituzione.

Art. 31.

Quando nella località in cui occorra provvedere senza indugio alla rappresentanza o difesa delegata non esistano, o si trovino assolutamente impediti, delegati inscritti nell'albo, il Capo dello Ufficio legale competente, previa autorizzazione del Capo Servizio, può incaricare un libero esercente non iscritto nell'albo, munendolo di delega speciale.

Questi incarichi, o deleghe speciali, sono di regola limitati al solo stadio della lite in occasione del quale furono conferiti, e non possono essere confermati nei successivi stadi, salvochè permangano le ragioni che originariamente li motivarono. Non danno poi, comunque, diritto a priorità, pel caso di eventuale concorso a delegati ferroviari per la stessa o per altra località.

Capo quarto.

Attivazione ed esplicazione della rappresentanza e difesa delegate. - Rapporti dei Delegati con gli Uffici legali e con gli altri Uffici dell'Amministrazione.

Art. 32.

Il Capo Servizio, per le cause trattate dal Servizio centrale fuori di Roma, ed i Capi degli Uffici legali per le cause vertenti dinanzi autorità fuori della loro sede, delegano, caso per caso, tenendo conto, ove occorra, delle relative attitudini e di un'equa distribuzione degli incarichi, uno degli avvocati o procuratori inscritti nell'albo, per la rappresentanza o per la difesa (o per l'una e l'altra insieme) dell'Amministrazione, munendolo di una lettera di delegazione.

Gli avvocati inscritti negli albi possono eccezionalmente, con speciale provvedimento del Capo Servizio, essere incaricati della difesa dell'Amministrazione o degli agenti contemplati nel comma *b*) dell'art. 3 avanti Magistrature fuori della sede per la quale sono inscritti.

Art. 33.

Il delegato accusa immediatamente ricezione dell'incarico all'Ufficio delegante e lo informa, in seguito, di tutte le fasi del giudizio.

Deve attenersi alle istruzioni comunicategli, e richiederle allo Ufficio legale qualora sorgano fatti nuovi, o gli sembri opportuno mutare il sistema di difesa o transigere la lite.

Risponde della regolarità del procedimento come della decorrenza di termini a comparire o a produrre gravami. Nei casi urgenti è autorizzato a provvedere senza previe istruzioni, al fine di evitare danno all'Amministrazione, salvo informare subito l'Ufficio legale

Art. 34.

Il delegato partecipa all'Ufficio delegante l'esito del giudizio, comunicando il dispositivo di ogni sentenza preparatoria o definitiva pronunciata, e fa le proposte che crede del caso circa la accettazione o meno della sentenza, che trasmette nel minor tempo possibile in copia integrale, astenendosi dal notificarla o dal dar corso alla liquidazione giudiziale delle competenze di patrocinio contro la parte soccombente, senza esservi autorizzato dal detto Ufficio.

Quando vi sia autorizzato, procede a tali atti e comunica senza ritardo all'Ufficio stesso i gravami e le opposizioni che gli fossero notificati, unendovi il fascicolo delle produzioni giudiziali.

Art. 35.

L'avvocato o procuratore delegato, ad incarico esaurito, compila in triplo esemplare, attenendosi alle vigenti tariffe, la parcella delle sue competenze, e la invia con gli atti all'Ufficio delegante, che la liquida.

Contro la liquidazione eseguita da un Ufficio legale distaccato, il delegato può reclamare al Capo del Servizio, con ricorso motivato, che l'Ufficio distaccato è tenuto ad inoltrare, accompagnandolo con le proprie deduzioni.

Il Capo del Servizio decide con effetto definitivo.

Quando per la importanza e difficoltà della causa l'ufficio legale reputi che la liquidazione dell'onorario di avvocato debba eccedere le lire 500 in primo grado e le lire 1000 nei gradi successivi, esso deve sottoporre tale liquidazione all'approvazione preventiva del Servizio centrale.

Art. 36.

Ai difensori delegati iscritti nell'albo, e che per incarico speciale debbano assentarsi dalla propria residenza per la istruzione delle cause, viene corrisposta la indennità di lire 15 per ogni giorno di assenza.

Essi hanno inoltre diritto, semprechè non siano muniti di biglietto di servizio, alla indennità di trasferta ragguagliata, per i viaggi in ferrovia o sui piroscafi, all'importo di un biglietto di 1ª classe. Per i viaggi fatti con altri mezzi hanno diritto al rimborso della spesa effettivamente incontrata.

Art. 37.

Il delegato non può liquidare giudizialmente, anche nel caso della sua radiazione dall'albo, le proprie competenze contro l'Amministrazione.

Non può neppure riscuotere quelle liquidate nei modi ordinari a carico delle controparti soccombenti, tranne che vi sia stato autorizzato dall'Ufficio delegante.

CAPO QUINTO.

Esazione e ripartizione delle competenze ripetibili dalle parti.

Art. 38.

Il Servizio centrale e ciascun Ufficio legale, per le cause rispettivamente trattate, curano la liquidazione e la riscossione delle spese giudiziarie anticipate dall'Amministrazione e delle competenze di avvocato e di procuratore poste a carico delle controparti.

Le somme riscosse per detti titoli sono versate immediatamente nelle casse dell'Amministrazione, salvo il successivo riparto a norma degli articoli seguenti.

Art. 39.

Quando le controparti soccombenti richiedano di procedere alla liquidazione bonaria delle competenze dovute, le trattative sono condotte dal funzionario incaricato della liquidazione, ma gli ac-

cordi non divengono esecutivi che con l'approvazione del Capo del Servizio o dell'Ufficio, secondo i casi.

Art. 40.

La ripartizione delle competenze viene eseguita al 31 dicembre di ogni anno.

Nelle somme da ripartirsi sono comprese soltanto quelle riferentisi a sentenze passate in giudicato, mentre le somme eventualmente riscosse in base a sentenze impugnate o impugnabili con gravami ordinari o straordinari sono tenute in sospeso per essere restituite agli interessati in caso di loro vittoria finale, o per essere comprese nella ripartizione di quell'anno nel quale la sentenza diverrà irretrattabile.

A tal uopo nel rendiconto annuale delle somme ripartibili deve risultare, per ciascuna partita, il titolo che ne giustifica la ripartizione.

Art. 41.

Le somme ripartibili a tenore del precedente articolo, riscosse sia dal Servizio che dagli Uffici, costituiscono una massa unica e comune, che viene divisa in due parti uguali. Sull'una delle due parti tutti indistintamente i funzionari del Servizio centrale e degli Uffici legali concorrono per capi o quote fisse, e sull'altra concorrono in ragione dello stipendio o per quota proporzionale, la cui base è per tutti i funzionari lo stipendio minimo del grado a ciascuno attribuito.

Il funzionario di nuova nomina concorre solo per la quota fissa alla prima ripartizione cui partecipa dopo la sua assunzione in servizio.

L'eventuale promozione di grado, conseguita dal funzionario nel corso dell'anno, è tenuta a calcolo per la quota proporzionale solo quando siasi verificata entro il primo semestre.

Art. 42.

Il funzionario trasferito ad altro Servizio ferroviario, o dimissionario, non concorre alla ripartizione delle competenze dell'anno in corso se il trasferimento o le dimissioni siano avvenuti durante il primo semestre. In caso diverso vi concorre per tanti dodicesimi quanti furono i mesi maturati innanzi il trasferimento o le dimissioni.

Il funzionario destituito od esonerato a sensi dei paragrafi *c*), *d*), *e*), *f*) dell'articolo 30 del vigente regolamento sul personale ferroviario, perde ogni diritto alla ripartizione delle competenze dell'anno nel quale ha effetto il provvedimento.

Art. 43.

Il funzionario che durante l'anno è collocato a riposo, o in disponibilità, o in aspettativa per ragioni di interesse privato o di famiglia, o che ottiene un congedo straordinario eccedente i 30 giorni, od incorre nella sospensione preventiva superiore ai 30 giorni, partecipa al riparto in ragione proporzionale al tempo pel quale ha prestato servizio effettivo.

Quando peraltro il congedo straordinario o l'aspettativa dipendano da motivi di salute, la perdita del diritto al riparto ha luogo soltanto se il congedo o l'aspettativa si prolunghino oltre sei mesi.

Art. 44.

In caso di morte del funzionario, la quota da corrispondersi agli eredi si computa in tanti dodicesimi quanti furono i mesi maturati innanzi la morte.

Art. 45.

Per tutto ciò che non è previsto nel presente capo, ed in genere per dubbi o divergenze che insorgessero in tema di ripartizione delle competenze, spetta decidere al Capo del Servizio con provvedimenti non suscettibili di reclamo.

CAPO SESTO.

Disposizioni diverse e transitorie.

Art. 46.

Nei casi di cui alla parte finale della lettera *d*) dell'articolo 3 le decisioni circa la instituzione di liti attive, transazioni, rinuncie ed in genere circa lo svolgimento delle liti sia attive che passive, spettano al Ministero dei lavori pubblici o all'Amministrazione per cui incarico o nel cui interesse e rappresentanza agisce l'Amministrazione ferroviaria, seguìte, in quanto applicabili, le norme vigenti in materia presso detti Ministero o Amministrazione.

Art. 47.

Le liti che interessano l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le gestioni speciali ad essa affidate sono trattate con le norme in vigore per le altre Amministrazioni dello Stato, anche per quanto riguarda le prenotazioni delle spese giudiziarie nei campioni a debito delle competenti Cancellerie nei giudizi sia civili che penali, od in qualunque altra giurisdizione.

Le spese di trasferta agli ufficiali giudiziari, le indennità ai testimoni nelle cause civili, ed ogni altra spesa, che a termini delle leggi e regolamenti in vigore debbono essere anticipate dagli uffici demaniali per cause interessanti l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le gestioni speciali ad essa affidate, sono rimborsate da detta Amministrazione in base ad ordinativi mensili muniti dei prescritti elenchi emessi dalle competenti Intendenze di finanza.

Tali spese sono prenotate nel campione, con indicazione dello eseguito rimborso da parte dell'Amministrazione ferroviaria e le Cancellerie ne cureranno il rimborso contemporaneamente al recupero delle altre spese prenotate, salvo a versarle all'Amministrazione ferroviaria.

Art. 48.

Gli uffici del registro e bollo debbono registrare e bollare a debito i documenti da esibirsi in giudizio nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e delle speciali gestioni ad essa affidate.

Gli uffici di registro, le agenzie delle imposte e catasto, gli archivi notarili, i notai, i conservatori delle ipoteche, gli uffici postali e telegrafici e tutti in genere gli uffici pubblici debbono osservare, nei rapporti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, tutte le norme stabilite per le altre Amministrazioni dello Stato.

Art. 49.

Il Servizio legale provvede all'esaurimento degli affari legali, la trattazione dei quali spetta all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ai sensi degli art. 105 e 99, rispettivamente, dei capitolati d'esercizio delle cessate reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, tranne nei casi nei quali vi sia o vi possa essere conflitto di interessi tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le Società già esercenti le dette reti.

Per le cennate cause il Servizio legale potrà avvalersi anche di avvocati del libero Foro non iscritti negli albi dei delegati ferroviari, di fiducia delle rispettive Amministrazioni interessate, curando, in tal caso, solamente la parte direttiva ed amministrativa delle cause stesse.

Art. 50.

Alle spese minute e di uso, che possono incontrarsi nell'esercizio stesso delle funzioni di patrocinio, e che non rientrino nè tra quelle proprie dei funzionari, che si intendono compensate colle

indennità di trasferta, nè tra quelle ordinarie degli Uffici legali (stampe, posta, cancelleria, ecc.), il Servizio legale provvede col fondo di scorta, e ne dà discarico mediante semplici elenchi compilati dal Servizio centrale o dagli Uffici distaccati, e vistati dal Capo Servizio.

Art. 51.

Le norme per la ripartizione delle competenze di avvocato e procuratore, contenente nel precedente articolo 41, sono applicabili dal primo gennaio 1914.

Visto d'ordine di Sua Maestà
Il ministro dei lavori pubblici
CIUFFELLI.

R. D. N. 850 *del 29 luglio 1914, col quale viene approvato l'annesso regolamento sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi, delle paghe e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi e delle paghe degli agenti appartenenti all'amministrazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 30 giugno 1908, n. 335 sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi di funzionari delle amministrazioni pubbliche;

Viste le disposizioni sulla stessa materia, contenute nelle leggi 25 giugno 1909, n. 372, 13 luglio 1910, n. 444 e 19 giugno 1913, n. 641, nei riguardi del personale delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per il tesoro e pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'unito regolamento, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli

(1) Pubblicata nella « Gazzetta ufficiale » del 5 settembre 1914.

stipendi, delle paghe e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi e delle paghe degli agenti appartenenti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

È abrogato il regolamento sulla stessa materia approvato con Nostro decreto n. 922 del 15 dicembre 1910.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — RUBINI.

Visto, *Il Guardasigilli*: DARI.

REGOLAMENTO

sulla pignorabilità e sulla sequestrabilità degli stipendi, delle paghe e delle pensioni e sulla cessione degli stipendi e delle paghe degli agenti appartenenti all'amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

CAPO I.

Disposizioni generali.

Art. 1.

I vincoli di ogni specie sugli stipendi, sulle paghe e sulle pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, nei casi consentiti dalla legge 30 giugno 1908, n. 335, dagli articoli 1 e10 della legge 25 giugno 1909, n. 372, e dalla legge 13 luglio 1910, n. 444, debbono essere notificati al direttore generale delle ferrovie dello Stato, se si tratti di atti di sequestro o pignoramento, o anche semplicemente comunicati, se si tratti di atti di cessione.

Art. 2.

La determinazione della quota cedibile, pignorabile e sequestrabile per tutti gli agenti indistintamente e quella delle ritenute di cui all'articolo 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, per gli agenti che vi sono soggetti, sono fatte computando insieme allo stipendio soltanto gli assegni che ne formano parte integrante.

La quota cedibile, pignorabile e sequestrabile degli agenti a paga giornaliera è computata sul prodotto della paga stessa, più l'eventuale assegno giornaliero facente parte integrante della paga, moltiplicata per trecentosessanta, salvo il disposto dell'articolo 26.

Art. 3.

Le quote sequestrabili, pignorabili e cedibili, vanno calcolate sempre sull'emolumento al netto, non soltanto dalle ritenute per pensione e per imposta di ricchezza mobile, ma altresì da quelle di cui all'articolo 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, ed all'art. 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444 e da quelle di cui al comma *b*) dell'art. 5 della legge 19 giugno 1913, n. 641 .

Art. 4.

Indipendentemente dalle cessioni di cui alle leggi 30 giugno 1908, n. 335, e 13 luglio 1910, n. 444, possono ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e dell'articolo 4 del testo unico delle leggi sulle case popolari, approvato col R. decreto 27 febbraio 1908, n. 89, essere eseguite ritenute sugli stipendi per le quote d'acquisto o per i cannoni di affitto delle case popolari ed economiche.

A queste speciali ritenute, peraltro, non sono applicabili le disposizioni delle leggi 30 giugno 1908, n. 335, e 13 luglio 1910, n. 444, nè quelle del presente regolamento, nè di esse è da tenersi conto agli effetti dell'ultimo capoverso dell'articolo 2 della predetta legge 30 giugno 1908.

Art. 5.

Gli atti notificati o comunicati al direttore generale, intesi a vincolare somme dovute dall'Amministrazione per stipendi, paghe, pensioni od assegni, oppure intesi a revocare o modificare vincoli già costituiti, sono dal Servizio di ragioneria annotati in uno speciale repertorio a pagine numerate e vistate dal competente giudice funzionante da pretore.

Le annotazioni degli atti devono essere fatte nello stesso ordine con cui gli atti stessi pervengono al detto Servizio, o siano giudizialmente notificati.

Le risultanze del repertorio fanno piena fede circa il tempo in cui ciascun atto, racchiuso in piego postale raccomandato, è pervenuto all'Amministrazione ferroviaria, e non è ammessa alcuna prova in contrario, non incontrando l'Amministrazione stessa alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi o ritardi che potessero verificarsi nella consegna dei pieghi.

Art. 6.

I conti dei sequestri, dei pignoramenti e delle cessioni sono tenuti in evidenza per ciascun agente debitore in appositi conti correnti individuali.

Art. 7.

È riservato alla direzione generale di far eseguire le norme direttive riguardanti il servizio della pignorabilità, sequestrabilità e cedibilità degli stipendi e delle paghe, nonchè di chiarire e risolvere i quesiti che venissero formulati in materia.

Art. 8.

Per provvedere al disimpegno dei servizi sulla pignorabilità, sequestrabilità e cedibilità di cui al presente regolamento, l'Amministrazione preleva annualmente la somma di lire 100,000 dal dal fondo di cui all'articolo 14.

Art. 9.

La rappresentanza dell'Amministrazione per ogni azione e controversia relativa alle materie e agli atti, che sono oggetto del presente regolamento, appartiene esclusivamente al Direttore Generale.

CAPO II.

Dei pignoramenti e sequestri.

Art. 10.

Gli atti di pignoramento e di sequestro debbono indicare il titolo e l'oggetto del credito che si vuol colpire e contenere ogni maggiore indicazione possibile, che serva ad identificare la persona in danno della quale è fatto il pignoramento od il sequestro.

Non si possono con un medesimo atto colpire emolumenti dovuti dall'Amministrazione ferroviaria e quelli dovuti da altre Amministrazioni.

Art. 11.

Gli atti intesi a pignorare o sequestrare gli stipendi, paghe o pensioni del personale ferroviario, o ad estenderne gli effetti, come quelli diretti a limitare od annullare gli effetti stessi, debbono essere notificati nella forma delle citazioni.

Gli atti diretti a limitare od annullare gli effetti dei detti pignoramenti o sequestri debbono risultare da atto pubblico o da scrittura privata autenticata nelle firme da notaio e la loro notificazione deve farsi per originale o per copia autenticata nei modi fissati dall'articolo 1333 del codice civile.

È fatta eccezione per i pignoramenti e i sequestri praticati dalle esattorie, per i quali valgono le speciali norme vigenti.

Art. 12.

Il Servizio di ragioneria, ricevuti gli atti di pignoramento e di sequestro, fa le indagini per identificare l'agente o ex agente debitore e conoscere le condizioni dello stipendio, della paga o pensione rispettivi e dispone per la sospensione del pagamento delle quote pignorate o sequestrate.

In caso di pignoramento, il Servizio di ragioneria fornisce al Servizio Legale, cui in precedenza avrà già rimesso l'originale atto

del pignoramento stesso, i dati necessari per la dichiarazione di terzo. Analogamente provvede per i sequestri, quando al seguito di loro convalida, l'Amministrazione venga citata per la dichiarazione di terzo.

Terminato il giudizio di assegnazione nei modi previsti dagli articoli 652 e seguenti del codice di procedura civile e passata in giudicato la relativa sentenza o cessati per qualsiasi causa gli effetti del pignoramento o del sequestro, il Servizio Legale trasmette l'incartamento, con la liquidazione delle singole somme eventualmente assegnate, al Servizio Centrale di ragioneria, per le necessarie disposizioni di pagamento.

Art. 13.

Quando il ruolo paga od altro titolo di pagamento, ove è compresa la somma da colpire, sia già stato emesso dal competente Servizio od Ufficio, il pignoramento o il sequestro ha effetto soltanto per le eventuali rate successive.

La stessa norma è seguìta per gli ordinativi emessi dalle Delegazioni del tesoro sui ruoli continuativi per pagamento di quote di pensione.

CAPO III.

Delle cessioni del personale stabile.

SEZIONE 1ª. — Disposizioni comuni.

Art. 14.

Con i contributi di cui agli articoli 15 e 16 è costituito un fondo unico destinato a garantire le cessioni contratte dal personale delle ferrovie dello Stato a sensi dell'articolo 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335, dell'articolo 5 della legge 13 luglio 1910 n. 444, e dell'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641.

Art. 15.

Le ritenute di cui all'articolo 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e all'articolo 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444, si applicano a tutti gli agenti che hanno stabilità d'impiego che conferisca diritto a pensione o a indennità, a cominciare dal mese in cui conseguono la nomina a stabile; e vengono introitate sui ruoli di paga mediante accreditamento al conto d'entrata di cui all'articolo 24 del presente regolamento.

La ritenuta, che non si sia potuta effettuare in un mese per completa mancanza dello stipendio o della paga, non è altrimenti ricuperabile nei mesi successivi.

In questo caso però dovrà prendersi speciale annotazione sul conto dello stipendio, o della paga, dell'impiegato, o dell'operaio, agli effetti dell'eventuale rimborso di cui all'articolo 18 del presente regolamento.

Per le paghe che vengono corrisposte a rate quindicinali la ritenuta si applica di regola sulla prima rata quindicinale di ciascun mese; potrà farsi tuttavia sulla seconda quindicina, quando non sia possibile eseguirla sulla prima.

Art. 16.

Le ritenute del 2 per cento di cui all'articolo 9 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e all'articolo 6 della legge 13 luglio 1910, n. 444, modificato dall'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, sono eseguite dagli Uffici incaricati della tenuta dei conti correnti di cui all'articolo 6 del presente regolamento, in conformità alle disposizioni del Servizio di ragioneria e sono in cifra distinta inscritte e introitate sui ruoli di paga come le ritenute di cui all'articolo precedente.

Delle somme introitate è data comunicazione al Servizio di ragioneria mediante apposito modulo da allegarsi al relativo ruolo.

Per gli agenti stipendiati la ritenuta si esegue in una sola volta sulla prima rata di stipendio con la quale ha inizio la cessione.

Per gli agenti retribuiti a paga giornaliera si esegue in una sola volta sulla paga del mese in cui ha inizio la cessione, o in in cinque rate mensili eguali e consecutive a cominciare dallo stesso mese suddetto; per le paghe degli operai, corrisposte a quindicine maturate, la ritenuta, in una sola volta, o ratealmente, si esegue o si inizia sulla paga della prima quindicina.

Gli agenti che a sensi dell'articolo 6 della legge 13 luglio 1910 sopra citata intendono valersi della facoltà di versare a rate mensili l'importo della ritenuta devono farne dichiarazione da allegarsi all'atto di cessione.

Art. 17.

Nel caso che un atto di cessione assorba una cessione precedente, a termini dell'articolo 5 della legge 30 giugno 1908, n. 335, la ritenuta di cui all'articolo precedente si applica sull'ammontare della nuova cessione, diminuito di quanto residuava di quella assorbita.

Nel caso della estinzione della cessione in corso e della contemporanea stipulazione di una nuova cessione per la durata di altri cinque anni, la ritenuta di cui al predetto articolo 5 sarà ridotta proporzionalmente al minor rischio incontrato dal fondo di garanzia per l'anticipata estinzione, sia nei rapporti della somma garantita, sia in quelli della durata della garanzia stessa.

Art. 18.

Il rimborso delle ritenute di cui al precedente articolo 15 a coloro che ne hanno diritto a sensi di legge è disposto dagli Uffici incaricati della tenuta dei conti correnti su autorizzazione del Servizio di ragioneria.

Art. 19.

Le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335, si applicano parimenti agli agenti collocati in disponibilità od in aspettativa per motivi di salute, a

quelli esonerati a termini dell'articolo 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dalla legge 13 aprile 1911, n. 310, e a quelli in servizio i quali subiscano per qualunque altra causa una riduzione di stipendio o di paga.

Art. 20.

La garanzia prestata dal fondo di cui all'articolo 14 ha effetto nei seguenti casi:

a) morte del cedente prima che sia stata estinta le cessione;

b) cessazione dal servizio per qualunque causa, senza diritto a pensione od indennità;

c) collocamento a riposo con diritto a pensione o ad indennità, sempre quando il quinto della pensione sia inferiore alla quota mensile ceduta o l'indennità non basti a saldare il residuo debito del cedente malgrado l'abbuono degli interessi di cui al secondo comma dell'articolo 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335;

d) cessazione temporanea o riduzione dello stipendio o della paga per qualsiasi causa.

In tutti i casi contemplati dal presente articolo l'Amministrazione ha il diritto di riscattare, per conto del fondo di garanzia, le cessioni che rimanessero, in tutto o in parte, a carico del fondo stesso, con l'abbuono dei relativi interessi.

Art. 21.

Nel caso di cui al comma *d)* del precedente articolo, ove l'Amministrazione non eserciti la facoltà di riscatto prevista nell'articolo stesso, gli Uffici incaricati della tenuta dei conti correnti, fino a quando il cedente figuri nei ruoli di servizio, dispongono per il pagamento o il versamento dell'integrale importo della quota mensile ceduta addebitando al capitolo di spesa di cui al seguente articolo 24 l'intera quota o quella parte di essa che supera l'importo effettivamente trattenuto al cedente.

Dei prelevamenti così eseguiti per le cessioni a favore degli Istituti e delle Società di credito di cui all'articolo 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335 e all'articolo 1 della legge 13 luglio 1910, n. 444, gli Uffici danno partecipazione al Servizio ragioneria mediante apposito modulo allegato al relativo mandato di pagamento.

Per i prelevamenti eseguiti per le cessioni contratte verso l'Amministrazione a garanzia dei mutui di cui all'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, l'addebitamento al capitolo di spesa suindicato viene eseguito dagli stessi Uffici mediante apposito mandato d'ordine da inviarsi direttamente al Servizio di ragioneria per le registrazioni di sua competenza.

Le somme prelevate per conto del cedente dal fondo di garanzia, a termine del presente articolo, sono ricuperate dal fondo medesimo a cura degli stessi Uffici mediante corrispondente prolungamento della ritenuta mensile.

Art. 22.

Nei casi di cui ai comma *a*), *b*) e *c*) di cui all'articolo 20 gli Uffici incaricati della tenuta dei conti correnti ne danno immediata partecipazione al Servizio di ragioneria, il quale provvede ove ne sia il caso al riscatto della cessione a termine dell'ultimo comma dello stesso articolo.

Nei casi di cui al comma *c*) la somma pagata dal fondo di garanzia per il riscatto viene ricuperata dal fondo stesso mediante corrispondente prolungamento della ritenuta sulla pensione o mediante ritenuta dell'intero ammontare dell'indennità a sensi dell'articolo 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335; alla esecuzione di tale ritenuta provvede l'Ufficio pensioni in base alle disposizioni del Servizio di ragioneria.

Nei casi di cui ai comma *a*) e *b*) e in ogni altro caso in cui il fondo di garanzia non abbia modo di rivalersi interamente sulla pensione o sulla indennità delle somme pagate per il riscatto delle cessioni o per altri prelevamenti, l'Amministrazione esercita e promuove verso l'agente debitore o chi di ragione per conto del detto fondo di garanzia tutti i diritti e le azioni a questo spettanti a sensi e per gli effetti dell'articolo 1915 del codice civile.

Art. 23.

Durante il periodo di tempo in cui le competenze del cedente, a termini degli articoli precedenti, trovinsi colpite da ritenute a reintegro del fondo di garanzia, le competenze stesse vengono considerate ad ogni effetto di legge gravate da cessione.

Art. 24.

Nel titolo del bilancio riguardante le operazioni per conto dei terzi sono istituiti:

a) in entrata, un capitolo ripartito in articoli per imputarvi le ritenute eseguite per conto del fondo di garanzia a norma degli articoli 15 e 16, gli eventuali ricuperi a reintegro del fondo medesimo, gli avanzi di cui al secondo comma dell'articolo 48 e gli interessi delle somme versate in conto corrente alla Cassa dei depositi e prestiti e delle somme investite in titoli a norma dell'articolo 25;

b) in spesa, un capitolo pure ripartito in articoli e con stanziamento corrispondente a quello del capitolo di entrata, per imputarvi: i risarcimenti per rischi diversi, i rimborsi di cui all'articolo 18, la somma che annualmente l'Amministrazione preleva a norma dell'articolo 8, i versamenti alla Cassa dei depositi e prestiti delle eccedenze delle entrate di cui alla lettera *a*) sui pagamenti e rimborsi sopra indicati.

I versamenti di cui alla lettera *b*) sono eseguiti mensilmente mediante vaglia del tesoro. Ciascuno dei versamenti è accompagnato, per cura del Servizio di ragioneria, dalla dimostrazione dei vari elementi di entrata e di spesa, dai quali risulti la somma che si versa.

Art. 25.

Le somme versate dall'Amministrazione alla Cassa dei depositi e prestiti con i relativi interessi e con quelli provenienti dalle

somme già investite, costituenti il fondo di garanzia, vengono dalla Cassa medesima, sentito il ministro del tesoro, impiegate:

a) in titoli di Stato o garantiti dallo Stato da intestarsi al fondo di garanzia dell'Amministrazione ferroviaria;

b) in prestiti alle provincie, ai comuni ed ai consorzi, concessi dalla Cassa dei depositi e prestiti secondo la propria istituzione.

L'interesse da corrispondersi dalla Cassa dei depositi e prestiti sulle somme non ancora investite è quello fissato per i depositi volontari.

Alla fine di ogni semestre la Cassa dei depositi e prestiti trasmette all'Amministrazione ferroviaria, per averne il benestare, un estratto del connto corrente con la liquidazione degli interessi maturati.

Art. 26.

Per gli agenti retribuiti a paga giornaliera, determinata da tabelle organiche in misura fissa e continuativa, la quota cedibile deve essere calcolata sulla paga stessa ragguagliata ad anno, ossia sul prodotto della paga, compresi gli assegni giornalieri che ne formano parte integrante, moltiplicata per 360.

Per gli altri agenti salariati, ai quali non fosse assegnato il salario o la paga giornaliera in misura fissa e continuativa, la quota cedibile dovrà essere calcolata sulla media degli emolumenti effettivamente percepiti da ciascun agente nel triennio precedente all'anno in cui si stipula la cessione. La quota ceduta in quest'ultimo caso resterà invariata durante tutto il corso della cessione anche se gli emolumenti per qualsiasi causa, durante il corso stesso, siano inferiori o superiori a detta media.

Art. 27.

Per le paghe che vengono corrisposte a rate quindicinali, la ritenuta della quota mensile ceduta si effettua metà sulla prima rata e metà sulla seconda rata.

Ove per qualsiasi causa la prima rata quindicinale della paga risulti mancante in tutto o insufficiente a coprire la ritenuta anzidetta, questa sarà per il totale, o per la parte rimasta deficiente, eseguita insieme con la ritenuta dell'altra successiva quota sulla seconda rata quindicinale, nei limiti, beninteso, del quinto della quota di paga effettivamente corrisposta e salvo, ove occorra, il disposto dell'articolo 19.

Quando sulla prima quindicina sia eseguita in una sol volta la ritenuta di cui all'articolo 16, la ritenuta della quota ceduta si effettua interamente, per quel mese soltanto, sulla seconda rata quindicinale.

Art. 28.

È vietato a tutti gli uffici che abbiano parte nella esecuzione degli atti di cessione o di stipendi o di assegni, di fornire qualsiasi notizia riguardante gli atti medesimi a qualunque persona od Istituto all'infuori del cedente o del cessionario anche se investiti di speciale procura o rappresentanza.

Ogni notizia o comunicazione dovrà essere data per iscritto al cedente o alla sede centrale dell'Istituto cessionario, quali risultano dal relativo atto notificato alla direzione generale.

SEZIONE 2ª. — **Delle cessioni a favore di Casse di risparmio, Monti di pietà e Società di credito o di assicurazione.**

Art. 29.

Gli agenti stabili che a sensi dell'articolo 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e dell'articolo 1 della legge 13 luglio 1910, n. 444, intendono cedere nella misura consentita una parte del proprio stipendio o della propria paga a favore delle Società ed Istituti indicati negli stessi articoli su citati devono ottenere dall'Amministrazione il preventivo nulla osta. La domanda del nulla osta deve essere compilata dal richiedente su apposito modello fornito dall'Amministrazione e trasmessa, pel tramite gerarchico, al Servizio, Unità speciale od Ufficio da cui direttamente dipende, corredata dal certificato di sana costituzione fisica di cui all'articolo seguente.

Il Servizio od Ufficio inserisce nella domanda:

a) le date di nascita, di assunzione in servizio e di nomina a stabile del richiedente;

b) la dichiarazione che egli presta effettivo servizio;

c) la dichiarazione che il richiedente, in conformità alle disposizioni del testo unico delle pensioni del personale delle ferrovie dello Stato 22 aprile 1909, n. 229, o delle leggi speciali e dei regolamenti ad esso applicabili, abbia diritto a pensione od indennità, indicando, quando sia necessario, per la condizione stabilita dal seguente articolo (terz'ultimo comma) la data precisa in cui tal diritto sarà conseguito;

d) la posizione del richiedente rispetto agli obblighi di leva;

e) per gli agenti retribuiti a paga giornaliera la dichiarazione che il richiedente ha prestato servizio per un periodo ininterrotto di quattro anni a termine del penultimo comma dell'articolo 33, o altrimenti l'indicazione delle cause e della durata dell'interruzione.

Completata la domanda con le dichiarazioni suddette, gli Uffici provvedono all'immediato invio della domanda stessa, con le proprie eventuali osservazioni, al Servizio del personale, il quale, fatti gli opportuni accertamenti e le eventuali rettifiche, inoltra la domanda al Servizio di ragioneria.

Il Servizio di ragioneria, entro dieci giorni dal ricevimento della domanda, esaminati e trovati regolari i documenti e constatato che non esistano impedimenti, rilascia il nulla osta al richiedente.

Sono nulle e come non avvenute di fronte all'Amministrazione le cessioni stipulate senza il suo preventivo nulla osta, o che vengano ad essa notificate dopo trascorsi trenta giorni dalla data dell'accordato nulla osta.

Art. 30.

Il certificato medico, che a sensi del precedente articolo deve essere allegato alla domanda di nulla osta, è rilasciato, nell'interesse esclusivo dell'Amministrazione e su apposito modello a

stampa, dai sanitari di ruolo dell'Amministrazione fino al grado di ispettore capo, incluso, o dai medici di riparto.

Tanto i sanitari di ruolo quanto i medici di riparto non possono rilasciare il certificato che per gli agenti aventi la propria residenza nella rispettiva circoscrizione e i funzionari di ruolo appartenenti al Servizio centrale soltanto per gli agenti residenti in Roma.

I certificati rilasciati dai medici di riparto sono trasmessi all'ispettore sanitario o al capo dell'Ufficio sanitario della rispettiva circoscrizione, i quali, riconosciuta la autenticità della firma del medico dichiarante, se non hanno osservazioni da fare, vi appongono il proprio benestare ed in caso diverso motivano il loro parere contrario. I certificati rilasciati dai funzionari di ruolo devono essere vistati dal capo dell'Ufficio da cui dipendono.

Tanto i certificati rilasciati dai funzionari di ruolo, quanto quelli rilasciati dai medici di riparto, quando abbiano ottenuto il visto di cui sopra, sono definitivi per l'Amministrazione, e del pari sono per essa definitive le decisioni degli ispettori sanitari e dei capi degli Uffici sanitari, contrarie ai certificati.

L'agente, invece, se il certificato è a lui contrario, può sempre appellarsene al capo del Servizio centrale sanitario che pronuncia definitivamente.

Tanto i sanitari di ruolo che i medici di riparto non possono rifiutarsi di rilasciare il certificato di cui sopra. Essi però hanno diritto ad un compenso, da parte del richiedente, in misura di lire 3 se il richiedente stesso è retribuito a stipendio annuo, e di lire 2 se a paga giornaliera.

Art. 31.

Nella revisione dei certificati rilasciati dai medici di riparto gli ispettori sanitari e i capi degli Uffici sanitari, a sensi e per gli effetti del secondo comma dell'articolo precedente, devono limitarsi all'esame del parere del medico dichiarante in relazione alle dichiarazioni esposte sul certificato medico in risposta a ciascun quesito, col confronto dei documenti personali e dei precedenti del soggetto che l'Ufficio eventualmente possedesse, esclusa quindi, di regola, la visita del soggetto medesimo.

Anche nei ricorsi di cui al penultimo comma dell'articolo precedente la decisione del Servizio sanitario sarà basata sull'esame dei documenti, esclusa di regola la visita dell'interessato.

Art. 32.

I certificati medici non sono tenuti validi se rilasciati in data anteriore di un mese a quella della presentazione della domanda del nulla osta.

Art. 33.

Il nulla osta è negato agli agenti:

a) che non producano il certificato medico nei modi stabiliti dal precedente articolo 30;

b) che non abbiano adempiuto agli obblighi di leva;

c) che siano in aspettativa, o in disponibilità, o per i quali siano in corso domande o proposte per tali provvedimenti;

d) per i quali sia in corso il provvedimento di esonero dal servizio;

e) che abbiano conseguito il diritto al collocamento a riposo;

f) che siano sospesi dal soldo o dal servizio, o che non offrano per la loro posizione disciplinare, al momento della domanda e a giudizio della direzione generale, sufficiente affidamento circa l'ulteriore permanenza ininterrotta in servizio.

Per l'agente al quale, a norma delle speciali disposizioni che lo riguardano, manchino meno di cinque anni per conseguire il diritto al collocamento a riposo, il nulla osta è accordato a condizione che il complessivo importo della cessione non superi l'ammontare delle rate di stipendio cedibili fino al momento in cui sarà per maturarsi tale diritto e per il tempo successivo, fino a raggiungere i cinque anni, l'ammontare delle rate ragguagliate al quinto dei due terzi dello stipendio, o della paga.

Per gli agenti stabili a paga giornaliera il nulla osta è negato anche nel caso in cui, alla data della cessione, non abbiano prestato servizio almeno per un periodo ininterrotto di quattro anni,

computando per anno intero quello nel quale si stipula l'atto e calcolando per servizio utile, a detto effetto, anche quello prestato dall'agente in qualità di avventizio o in prova.

In nessun caso il rilascio del nulla osta impegna l'Amministrazione ad accettare le cessioni che in base al medesimo venissero stipulate.

Art. 34.

Le cessioni debbono farsi per atto scritto, munito delle firme del cedente e dei legittimi rappresentanti dell'Istituto cessionario, nonchè del timbro dell'Istituto medesimo.

L'atto deve contenere:

a) il nome, il cognome, la paternità, il numero di matricola e la qualifica del cedente;

b) l'indicazione del Servizio o dell'Ufficio dal quale il cedente direttamente dipende;

c) l'ammontare dello stipendio annuo, o della paga ragguagliata ad anno a' sensi dell'articolo 26;

d) il corrispondente ammontare mensile, tanto al lordo che al netto di ritenute;

e) l'indicazione dell'Istituto cessionario e quella del luogo ove esso ha la sua sede principale;

f) il nome, il cognome e la qualità della persona o delle persone che legalmente rappresentano l'Istituto cessionario e che intervengono alla stipulazione dell'atto;

g) l'importo complessivo della somma data a mutuo, la ragione e l'ammontare complessivo dell'interesse;

h) il numero delle quote e l'ammontare di ciascuna di esse.

La cessione deve riferirsi a un determinato numero di quote eguali, e il relativo atto non sarà accettato se manchi di alcuna delle indicazioni di cui al presente articolo e non possa essere completato, o se contenga convenzioni estranee all'oggetto della cessione.

Art. 35.

Gli atti di cessione debbono essere, agli effetti dell'articolo 1539 del Codice civile, comunicati dalle parti al direttore generale, mediante piego postale raccomandato.

È tuttavia in facoltà delle parti di provvedere alla notifica al direttore generale per mezzo di ufficiale giudiziario.

Art. 36.

Quando la notifica sia fatta nella forma indicata nella prima parte dell'articolo precedente, ogni piego raccomandato dovrà contenere un solo atto di cessione, corredato dal documento indicato all'articolo seguente.

Se la notifica è eseguita per mezzo di un ufficiale giudiziario, il su indicato documento è da questo consegnato al direttore generale insieme all'atto di cessione.

Art. 37.

Gli atti di cessione comunicati o notificati al direttore generale debbono essere in originale o in copia autentica, spedita nei modi voluti dall'articolo 1333 del codice civile.

Unitamente ad essi deve essere comunicata, o notificata, nella forma di cui all'articolo precedente, una dichiarazione che indichi per il cedente:

a) il nome, il cognome, la paternità, il numero di matricola, la qualifica;

b) il Servizio o l'Ufficio dal quale direttamente dipende;

c) l'ammontare dello stipendio annuo o della paga giornaliera ragguagliata ad anno e degli altri assegni fissi e continuativi di cui sia provvisto, al lordo e al netto di ritenute;

d) i pignoramenti, sequestri o cessioni eventualmente esistenti;

e) l'eventuale debito verso il fondo di garanzia;

f) le ritenute cui eventualmente lo stipendio sia soggetto ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 14 luglio 1907, n. 553, e 4 del testo unico delle leggi sulle case popolari, approvato con regio decreto 27 febbraio 1908, n. 89.

Tale dichiarazione è rilasciata in carta libera dall'Ufficio che tiene i conti correnti degli agenti, il quale ne cura la sollecita consegna all'interessato ritirandone ricevuta, o provvede a trasmetterla per posta quando ne abbia avuta richiesta per lettera.

Art. 38.

Gli atti di cessione comunicati o notificati al direttore generale vengono rimessi al Servizio di ragioneria, il quale, quando ne abbia accertata la regolarità, trasmette, non oltre i 30 giorni dalla comunicazione o notificazione, direttamente all'Istituto cessionario la dichiarazione di accettazione dell'atto, informandone in pari tempo il cedente.

Solo dal rilascio di questa dichiarazione la cessione diviene operativa nei rapporti dell'Amministrazione ferroviaria.

Contemporaneamente alla dichiarazione predetta il Servizio di ragioneria fa le opportune comunicazioni ai competenti Uffici, perchè dispongano la sospensione del pagamento al cedente delle quote cedute e l'emissione dei corrispondenti mandati a favore dell'Istituto cessionario.

Art. 39.

Degli atti di cessione irregolari nella sostanza o non redatti in conformità del presente regolamento non è tenuto alcun conto, e di ciò si dà avviso tanto al cedente che al cessionario entro 30 giorni dalla loro comunicazione o notificazione.

Di quegli atti, che, pur risultando regolari, non pervengono corredati della dichiarazione di cui all'articolo 37, rimane sospeso l'eseguimento sino a quando il documento stesso non venga rimesso all'Amministrazione. A tale effetto, entro il predetto termine si dà avviso al cedente ed al cessionario del documento mancante.

Art. 40.

Ove per qualsiasi causa venga a mancare o a diminuire lo stipendio o la paga di agenti che hanno in corso la domanda di cui all'articolo 29, o comunque venga a verificarsi alcun'altra delle cause che impediscono la concessione del nulla osta, a sensi del precedente articolo 33, l'Ufficio che ha inoltrata la domanda deve immediatamente darne avviso per telegramma al Servizio di ragioneria.

Dovrà del pari essere avvertito il Servizio di ragioneria degli impedimenti che si verificassero, anche dopo il rilascio del nulla osta, fin quando la cessione non abbia cominciato ad aver corso.

Art. 41.

La garanzia del fondo di cui all'articolo 14, a sensi e per gli effetti dell'articolo 20, ha valore esclusivamente nei diretti rapporti con gli Istituti cessionari e per cessioni debitamente accettate dall'Amministrazione a sensi dell'articolo 38.

Art. 42.

Per i pagamenti eseguiti agli Istituti cessionari in dipendenza della garanzia di cui al punto *d*) dell'articolo 20 non sono dovuti interessi di sorta, presumendosi i pagamenti effettuati alle debite scadenze.

In caso di riscatto e nel caso previsto dalla seconda parte dell'articolo 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335, la liquidazione degli interessi sarà fatta in modo definitivo all'atto dell'emissione del mandato di pagamento e agli effetti di tale liquidazione il pagamento s'intenderà come effettivamente eseguito nel decimo giorno dalla data di emissione del mandato.

Art. 43.

La domanda per la restituzione della tassa proporzionale di registro, di cui nella seconda parte dell'articolo 16 della legge 30 giugno 1908, n. 335, richiamato dall'articolo 3 della legge 13 luglio 1910, n. 444, deve essere rivolta all'Intendenza di finanza della provincia in cui l'atto fu registrato.

Art. 44.

Gli atti intesi a revocare o modificare i vincoli dipendenti da cessione devono essere firmati dai legittini rappresentanti dell'Istituto cessionario e muniti del timbro dell'Istituto medesimo. Essi sono notificati al direttore generale a mezzo di ufficiale giudiziario, o comunicati mediante piego postale raccomandato.

Art. 45.

L'anticipata liberazione dello stipendio, della paga o della pensione dai vincoli di cessione si ritiene avvenuta alla data del relativo atto di notifica o alla data nella quale l'atto di liberazione è stato annotato sul repertorio di cui all'art. 5.

Quando un atto di cessione di stipendio o di paga venga notificato dall'ufficiale giudiziario simultaneamente ad un atto di liberazione di precedente cessione, o quando col medesimo piego postale siano rimessi entrambi tali atti, non sarà tenuto conto della nuova cessione se la data di registrazione fiscale del relativo atto sia posteriore a quella di registrazione dell'atto di liberazione.

SEZIONE 3ª. — **Delle cessioni a garanzia dei mutui concessi al personale sul fondo pensioni e sussidi.**

Art. 46.

I mutui di cui all'articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641, sono concessi dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato nei modi e alle condizioni di cui agli articoli seguenti.

Art. 47.

I mutui possono essere concessi, nei limiti dei fondi disponibili a termine dell'articolo 60, agli agenti ai quali a sensi degli articoli 3, 4 e 5 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e degli articoli 1, 2 e 3 della legge 13 luglio 1910, n. 444, abbiano facoltà di rilasciare cessione dello stipendio o della paga con la garanzia del fondo di cui all'articolo 14.

I mutui sono negati a coloro che si trovano nelle condizioni di cui all'articolo 33.

Agli agenti, ai quali manchino meno di cinque anni al conseguimento del diritto al collocamento a riposo, i mutui non possono essere consentiti che nei limiti stabiliti dallo stesso art. 33.

Art. 48.

Sui mutui concessi a termini dell'articolo precedente il personale corrisponde l'interesse del 4,75 per cento. Sulle somme somministrate dalla Cassa dei depositi e prestiti per i mutui medesimi è corrisposto al fondo pensioni l'interesse del 3,75 per cento.

La differenza fra l'importo degli interessi corrisposti dal personale e quello degli interessi corrisposti al fondo pensioni, detratte le spese da rimborsare alla Cassa dei depositi e prestiti, è accreditata al fondo di granzia di cui all'articolo 14.

Nel caso di estinzione anticipata di mutui concessi ai termini dell'articolo 47, l'abbuono degli interessi a favore dei cedenti sarà calcolato ad un tasso pari a quello corrisposto sul mutuo stesso al fondo pensioni.

Il saggio dell'interesse di cui al primo comma del presente articolo potrà esser variato con decreto del ministro del tesoro, di concerto col ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 49.

Per contrarre il mutuo, gli agenti debbono farne domanda su apposito modello fornito dall'Amministrazione e trasmetterla pel

tramite gerarchico al Servizio, Unità speciale, od Ufficio da cui direttamente dipendono, corredata del certificato di sana costituzione fisica, rilasciato nei modi e forme di cui agli art. 30, 31 e 32.

Dal Servizio, Unità o Ufficio suddetti la domanda viene completata con le dichiarazioni di cui all'articolo 29 e con le indicazioni di cui alle lettere *c*), *d*), *e*) ed *f*) dell'articolo 37 e quindi trasmessa al Servizio del personale e da questo, dopo le verifiche di sua competenza, al Servizio di ragioneria.

Il Servizio di ragioneria, entro quindici giorni dal ricevimento della domanda, esaminati e trovati regolari i documenti ed accertato che non esistono impedimenti, fa pervenire per tramite d'ufficio al richiedente l'atto prediposto per la cessione dello stipendio o paga agli effetti del mutuo richiesto. L'invio di tale atto non vincola l'Amministrazione.

Se la domanda non può essere accettata, il Servizio di ragioneria, entro lo stesso termine, ne dà avviso motivato al richiedente.

Art. 50.

L'atto sottoscritto dal richiedente deve essere restituito al Servizio di ragioneria per tramite gerarchico, o per piego postale raccomandato, entro il termine di giorni 30 dalla data dell'invio di cui all'articolo precedente.

Il Servizio di ragioneria, approvato l'atto, provvede alla sua esecuzione nel termine di 15 giorni dal ricevimento, disponendo il pagamento della somma mutuata e ordinando contemporaneamente l'applicazione delle ritenute sullo stipendio o sulla paga del debitore. Se l'atto non è approvato, il Servizio di ragioneria entro lo stesso termine ne dà avviso motivato al richiedente.

Fino a che non sia eseguito il pagamento del mutuo, se si rilevi, o sopravvenga alcuno degli impedimenti previsti dal presente regolamento, il Servizio di ragioneria può annullare la data approvazione.

Art. 51.

L'esame e l'approvazione degli atti devono seguire nello stesso ordine in cui questi pervengono al Servizio di ragioneria.

Gli atti, dopo approvati, sono registrati nel repertorio di cui all'articolo 5 e agli effetti dell'articolo stesso nell'ordine della loro approvazione.

Art. 52.

Le cessioni contratte a termini degli articoli precedenti hanno effetto sulla rata dello stesso mese in cui ne è disposta l'esecuzione, se le disposizioni vengono date prima della data fissata per la chiusura dei ruoli di paga, o sulla rata del mese successivo, se le disposizioni non sono date prima della data suddetta.

Per le paghe che vengono corrisposte a rate quindicinali si applica la disposizione dell'articolo 27.

Le ritenute per l'estinzione dei mutui sono introitate sui ruoli paga mediante accreditamento al conto di cui all'articolo 59.

Art. 53.

La facoltà prevista dall'articolo 12 della legge 19 giugno 1913, n. 641, può esercitarsi per tutte le cessioni contratte con la garanzia dei fondi di cui agli articoli 8 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e 5 delll̀a legge 13 luglio 1910, n. 444, e 14 del presente regolamento.

La stessa facoltà può essere esercitata per le cessioni contratte a termini dell'articolo 12 della legge 30 giugno 1908 n. 335, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, purchè il richiedente, all'atto della domanda, abbia acquistati i requisiti necessari a norma dell'articolo 47 del presente regolamento per la stipulazione della nuova cessione con la garanzia del fondo suddetto.

Art. 54.

Per esercitare la facoltà di cui al precendente articolo l'agente deve presentare domanda per la concessione del mutuo, compilata su apposito modello.

Se il richiedente è in debito verso il fondo di garanzia per prelevamenti eseguiti in conto della cessione che vuol riscattare,

deve delegare all'Amministrazione il pagamento del debito, autorizzandola a trattenere sull'importo del mutuo la somma corrispondente.

Per la trasmissione e l'esame della domanda si osservano, in quanto siano applicabili, le disposizioni dell'articolo 49.

Alla domanda deve essere allegato il conto corrente relativo alla cessione da estinguersi, firmato dal capo dell'Ufficio competente e aggiornato con la indicazione delle ritenute fatte in conto di essa all'agente debitore, delle somme eventualmente prelevate dal fondo di garanzia e dei pagamenti eseguiti all'Istituto cessionario fino alla data della domanda.

Art. 55.

Nel termine di cui all'articolo 50 il richiedente deve restituire firmato l'atto contenente la nuova cessione contratta con l'Amministrazione.

Nei modi e termini di cui agli articoli 50 e 51 il Servizio di ragioneria provvede all'esame e all'approvazione dell'atto e denunzia all'Istituto cessionario il riscatto della cessione.

Con la denunzia cessa la corresponsione delle rate cedute relativamente alla cessione riscattata, fatta soltanto eccezione per la rata del mese in corso.

Il pagamento della somma dovuta all'Istituto cessionario per effetto del riscatto è disposto entro 10 giorni dalla data della denunzia mediante mandato da addebitarsi al conto di spesa di cui all'articolo 60.

Agli effetti del computo degli interessi il pagamento si considererà come effettivamente eseguito nel decimo giorno dalla data di emissione del mandato.

Art. 56.

Gli atti di cessione di cui alla presente sezione sono registrati nel termine di 20 giorni dalla data della loro approvazione da parte del Servizio di ragioneria.

Art. 57.

Il ministro del tesoro, nei limiti stabiliti dagli articoli 10 e 14 della legge 19 giugno 1913, n. 641, dispone annualmente, su proposta del direttore generale delle ferrovie dello Stato, pel tramite della Cassa dei depositi e prestiti, la somma che durante l'anno finanziario potrà essere impiegata in mutui al personale.

Alla somministrazione dei fondi occorrenti per la concessione dei mutui provvede la Cassa dei depositi e prestiti, in conformità alle disposizioni del ministro del tesoro, su richiesta del direttore generale delle ferrovie dello Stato.

Per i capitali così somministrati la Cassa dei depositi e prestiti tiene con la direzione generale delle ferrovie dello Stato apposito conto corrente.

Un estratto del conto corrente sarà comunicato semestralmente alla direzione generale delle ferrovie dello Stato con la dimostrazione dei capitali somministrati, dei relativi interessi e delle spese ad essa rimborsabili a norma della legge 19 giugno 1913, n. 641.

Art. 58.

All'amministrazione dei capitali forniti dalla Cassa depositi e prestiti a termini dell'articolo precedente provvede, per conto della Cassa predetta, la direzione generale delle ferrovie dello Stato.

I capitali come sopra somministrati dalla Cassa depositi e prestiti avranno una gestione propria ed autonoma, per la quale saranno istituiti nel bilancio dell'Amministrazione ferroviaria un apposito titolo ripartito in capitoli nell'entrata e altro apposito titolo nella spesa con stanziamento corrispondente a quello di entrata, per imputarvi rispettivamente gli introiti e le spese a norma dell'articolo seguente.

Art. 59.

In conto dei rispettivi capitoli del titolo di entrata, di cui all'articolo precedente, sono introitate:

a) le somme fornite dalla Cassa dei depositi e prestiti a sensi dell'articolo 57;

b) le ritenute mensili per l'ammortamento dei mutui eseguite agli agenti debitori;

c) le somme riscosse per prelevamenti dal fondo di garanzia nei casi di cui alla lettera *d*) dell'articolo 20;

d) le somme riscosse per riscatti operati dal fondo di garanzia a termini dell'ultimo comma dell'articolo 20 predetto.

Art. 60.

Ai rispettivi capitoli del titolo di spesa di cui al precedente articolo 58 sono imputate:

a) le somme mutuate al personale;

b) le somme versate alla Cassa dei depositi e prestiti per interessi liquidati a termini dell'articolo 48 (2° comma) sui capitali da essa somministrati e per rimborso di spese;

c) le somme versate alla Cassa dei depositi e prestiti in conto capitale;

d) gli avanzi di cui al secondo comma dell'articolo 48, da accreditarsi al fondo di garanzia.

Art. 61.

Alla fine di ogni trimestre il Servizio di ragioneria comunica alla Cassa dei depositi e prestiti le risultanze dei conti di cui ai due precedenti articoli, semestralmente la liquidazione degli interessi di cui al 2° comma dell'articolo 48 e alla fine di ogni anno finanziario il rendiconto consuntivo della gestione.

Art. 62.

Le somme riscosse in conto capitale sono impiegate in nuovi mutui.

Le somme eccedenti sono versate alla Cassa dei depositi e prestiti nel conto corrente di cui all'articolo 57, oppure restituite in conto capitale.

La dimostrazione delle somme reimpiegate sarà compresa nei rendiconti di cui all'articolo precedente.

CAPO IV.

Delle cessioni del personale in prova e avventizio.

Art. 63.

Agli agenti avventizi ed a quelli in prova, che ne facciano richiesta agli effetti di cessione, viene rilasciata apposita dichiarazione indicante l'ammontare dello stipendio mensile o della paga giornaliera al lordo, nonchè l'ammontare delle rispettive ritenute per pensioni, per imposta di ricchezza mobile e per i vincoli a favore dell'Amministrazione o di terzi pignoranti, sequestranti o cessionari.

La richiesta è fatta pervenire o direttamente o per via gerarchica all'Ufficio incaricato della tenuta dei conti correnti degli agenti, il quale provvede al rilascio della dichiarazione ed alla consegna di essa allo interessato.

In nessun caso il rilascio della dichiarazione impegna la responsabilità dell'Amministrazione.

Art. 64.

Le cessioni consentite dall'articolo 12, ultimo comma, della legge 30 giugno 1908, n. 335, debbono farsi per atto scritto, munito delle firme del cedente e dei legittimi rappresentanti dell'Istituto cessionario, nonchè del timbro dell'Istituto medesimo.

L'atto deve contenere:

a) il nome, il cognome, la paternità, il numero di matricola e la qualità del cedente;

b) l'indicazione del Servizio o dell'Ufficio dal quale il cedente direttamente dipende;

c) l'ammontare dello stipendio, paga od altro assegno di cui è fornito il cedente;

d) il corrispondente ammontare mensile, tanto al lordo che al netto di ritenute;

e) l'indicazione dell'Istituto cessionario e quella del luogo ove esso ha la sua sede principale;

f) il nome, il cognome e la qualità della persona o delle persone che legalmente rappresentano l'Istituto cessionario e che intervengono alla stipulazione dell'atto;

g) l'importo complessivo della somma data a mutuo, la ragione e l'ammontare complessivo dell'interesse;

h) il numero delle quote cedute e l'ammontare di ciascuna di esse.

La cessione deve riferirsi a un determinato numero di quote eguali e il relativo atto non sarà accettato, se manchi di alcuna delle condizioni di cui al presente articolo e non possa esser completato, o se contenga convenzioni estranee all'oggetto della cessione.

Art. 65.

Gli atti per le cessioni di cui all'articolo precedente devono essere comunicati o notificati all'Amministrazione nei modi e con le norme fissati dall'articolo 35 e dal primo comma dell'articolo 37.

Unitamente ad essi deve rimettersi, nella forma di cui all'articolo 36, la dichiarazione di cui all'articolo 45, la quale non deve essere di data anteriore di un mese a quella della comunicazione o notificazione dell'atto di cessione.

Agli atti di cui al presente articolo si applicano le disposizioni degli articoli 38 e 39.

Art. 66.

Per gli agenti a paga giornaliera corrisposta a periodi di 15 giorni, le ritenute per cessioni si effettuano dall'Amministrazione su di ogni singolo pagamento, in modo peraltro che le ritenute

stesse non superino ciascuna il quinto dell'effettivo ammontare cedibile di ogni quindicina e, nel complesso, la quota mensile ceduta.

Art. 67.

Ove lo stipendio o la paga dell'agente subiscano, per qualunque causa anche temporanea, una riduzione, la cessione conserva i suoi effetti nei limiti del quinto dello stipendio o della paga, quali e finchè risultano effettivamente ridotti.

In tal caso, come in quello di temporanea cessazione dello stipendio o paga, durante la quale cessazione resta necessariamente sospeso ogni effetto della cessione, le rate cedute riscosse in meno, o non riscosse affatto, saranno ricuperate dall'Istituto cessionario mediante prolungamento in suo favore delle ritenute fino alla estinzione del debito per il quale la cessione fu stipulata.

Restano sempre ferme le disposizioni dell'articolo 6 della legge 30 giugno 1908, n. 335, nel caso che gli agenti a stipendio o a paga giornaliera cessino dal servizio con diritto a pensione o ad indennità una volta tanto.

Art. 68.

Sono applicabili alle cessioni regolate in questo capo le disposizioni contenute negli articoli 28, 43, 44 e 45.

CAPO V.

Disposizioni transitorie.

Art. 69.

Per le cessioni consentite dall'articolo 12 della legge 30 giugno 1908, n. 335, costituite anteriormente all'entrata in vigore del regolamento approvato col Regio decreto 15 dicembre 1910, n. 922, la trattenuta continuerà ad effettuarsi con la norma stabilita nella

fine del 1° comma dell'articolo 39 del regolamento approvato col Regio decreto 24 settembre 1908, n. 574, applicato agli agenti ferroviari per effetto dell'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372.

Art. 70.

I vincoli volontari o giudiziali costituiti anteriormente al 28 ottobre 1908 sono regolati dalle precedenti disposizioni legislative in materia.

La limitazione o l'anticipata liberazione e ogni modificazione dei vincoli stessi debbono effettuarsi mediante atto pubblico o scrittura privata autenticata nelle firme da notaio, notificati in originale o in copia autentica nei modi voluti dall'articolo 1333 del Codice civile.

Visto, d'ordine di Sua Maestà
Il ministro del tesoro

RUBINI.

Il ministro dei lavori pubblici

CIUFFELLI.

Ordine di Servizio N. 294. (FERR. SEC. GRUPPO SICILIA).

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Lercara alta-Bivio Filaga della linea a scartamento ridotto Lercara bassa-Bivio Greci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 249-1912).

Il giorno 12 settembre 1914 verrà aperto al pubblico servizio il tronco di ferrovia Lercara alta-Bivio Filaga della linea in costruzione Lercara bassa-Bivio Greci, che sarà provvisoriamente esercitato dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato entrando a far parte della rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

I. — Descrizione del nuovo tronco.

Il tronco Lercara alta-Bivio Filaga si innesta nella stazione di Lercara alta in prolungamento del tronco Lercara bassa-Lercara alta già in esercizio, e termina alla stazione di Bivio Filaga. È a scartamento ridotto della larghezza di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 17833,75 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Lercara alta e Bivio Filaga, la sua lunghezza totale, compresi cioè m. 197, 99 oltre l'asse di quest'ultima stazione, risulta quindi di Km. 18.031,74. Fra le stazioni di Lercara alta e Bivio Filaga è compresa la stazione di Riena.

Fra le progressive 13 + 145,82 e 14 + 656,92, la linea, oltre al binario ordinario, è armata con rotaia centrale dentata sistema Strub.

La massima pendenza nei tratti ad aderenza naturale raggiunge il 25 per mille, nel tratto a dentiera è del 75 per mille.

I piazzali delle stazioni di Riena e di Bivio Filaga sono in orizzontale. Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono N. 96 opere d'arte minori, di cui due cavalcavia a tre luci: il primo alla progressiva 5+954.07, il secondo alla progressiva Km. 9+562.03. Inoltre vi sono quattro grandi viadotti: il primo a quattro luci di m. 8 ciascuno al Km. 4+421,01, il seconuo a cinque luci al Km. 5+735,48 il terzo a cinque luci di metri dieci ciascuno al Km. 6+557,61, il quarto a sette luci di m. 8,00 al Km. 19+602,15.

Nel tronco si hanno N. 11 case cantoniere doppie e tre garette. Vi sono N. 19 passaggi a livello, dei quali dieci aperti muniti di tabelle monitorie e di avviso e nove muniti di tabelle monitorie chiusi con sbarre manovrate da apposito personale di servizio. Rifornitore provvisorio al Km. 16.467.57 fra le stazioni di Riena e di Bivio Filaga.

II. — Descrizione delle Stazioni.

Riena - Stazione alla casa cantoniera doppia al Km. 13+043,67 a destra venendo da Lercara alta.

Binari di corsa: due, della lunghezza utile di m. 204 quello della prima linea e m. 208 quello della seconda.

Binari merci: uno, della lunghezza di m. 100. Asta di manovra della lunghezza di m. 43,00.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco. Cesso isolato e rifornitore provvisorio della capacità di metri cubi 15.

Bivio Filaga - Stazione con fabbricato viaggiatori al chilometro 21+343.13 a destra venendo da Lercara alta.

Binari di corsa: quattro, quelli costituenti la 1ª e la 2ª linea entrambi della lunghezza di m. 560.20, quelli costituenti la 3ª e la 4° rispettivamente di m. 215,00 e m. 200,00.

Binari merci: due, di cui uno pel piano caricatore lungo m. 195 e l'altro di carico e scarico diretto della lunghezza di m. 115,00 con asta di manovra della lunghezza di m. 100.

Altri binari: uno, per deposito materiale rotabile; due, per la rimessa locomotive, di cui uno, con piattaforma girevole del diametro di m. 4,50.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e magazzino merci, stadera a ponte di tonnellate 22, rifornitore della capacità

di mc. 50 con tre colonne idrauliche. Dormitorio a due piani con sei stanze per piano. Rimessa per due locomotive con fosse a fuoco tipo speciale con annessi magazzini, dormitorio, locali e cessi.

Circuito telefonico allacciante la stazione Bivio Filaga con la stazione di Riena e le stazioni di Lercara alta e Lercara bassa.

III. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede l'Ingegnere Capo di Esercizio residente a Palermo con le norme stabilite dall'Ordine Generale N. 6-1911 e dall'Ordine di Servizio N. 175-1911.

Per il servizio Sanitario il tronco dipenderà dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Le stazioni del nuovo tronco saranno incluse nelle seguenti circoscrizioni dei magazzini di approvvigionamento: Magazzino di Palermo Centrale: fornitura dei materiali di ordinario consumo, ed uso comune, materiali e pezzi di ricambio per locomotive, materiali di esercizio ed oggetti d'inventario, stampati, cancelleria, oggetti di vestiario, ecc.

Magazzino di Palermo Lolli: fornitura dei materiali di ricambio per veicoli, riparazioni degli oggetti di inventario.

IV. — Esercizio.

L'Esercizio del tronco vien fatto in base agli appositi regolamenti od istruzioni per le linee Secondarie a scartamento ridotto di di cui l'Ordine di Servizio N. 120-1910.

V. — Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.

Le stazioni di Riena e di Bivio Filaga sono abilitate a tutti i servizi. I trasporti tanto in servizio locale quanto da oltre e per oltre Lercara bassa saranno effettuati in base alle norme di cui lo allegato C all'Ordine di Servizio 249-1912 ed a quelle contenute nell'Ordine di Servizio N. 189-1913.

Per quanto riguarda l'uso degli abbonamenti speciali si avverte che il tronco Lercara alta-Bivio Filaga deve essere considerato come percorso di congiunzione con l'applicazione della relativa tariffa ridotta del 25 %, fatta eccezione per l'abbonamento speciale della serie Q il cui itinerario comprende già l'intero tratto Lercara

bassa-Bivio Filaga. Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Lercara bassa sono quelle indicate qui appresso e formato sulla base della tariffa ordinaria pei treni omnibus vigente sulle ferrovie ex Sicule col ribasso del 25 %.

Da Lercara Bassa	a Lercara Alta	1ª classe	0.80	3ª classe	0.35
»	a Riena	»	1.65	»	0.80
»	a Bivio Filaga	»	2.70	»	1.25

VI. — Distanze chilometriche - Pubblicazioni - Prontuari dei prezzi fatti - Biglietti - Documenti di trasporto - Tasse di Bollo.

Nell'allegato A al presente Ordine di Servizio sono riportate le aggiunte che devono essere introdotte nel prontuario generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) nel prontuario dei servizi cumulativi o di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) nei prontuari delle distanze in uso nelle stazioni e nella « Prefazione generale all'orario di servizio - Parte seconda ».

Le distanze tassabili del tronco sono virtuali, per effetto dell'esistenza dei tratti a dentiera, e risultano dalla tabella polimetrica allegato B al presente Ordine di Servizio.

Le stazioni del nuovo tronco saranno fornite dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze dei prontuarii delle distanze.

Il predetto Ufficio provvederà inoltre alle prime forniture delle pubblicazioni, degli stampati, ecc., occorrenti.

I biglietti saranno forniti dall'Ufficio affari diversi Viaggiatori di Firenze.

I documenti di trasporto da presentarsi per le spedizioni in servizio locale del tronco e da e per oltre Lercara bassa sono quelli in uso nella Rete principale.

La tassa di bollo si applica una sola volta anche per i trasporti da oltre e per oltre Lercara bassa.

VII - Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla Rete principale emanate con gli Ordini di Servizio N. 100-1909 e N. 170-171-174-191-379 e 401 del 1913 e con la circolare N. 66 del 1913.

I prodotti della Rete Principale insieme con quelli della linea a scartamento ridotto dovranno essere versati con unica distinta Mod. R. 97. Le stazioni di Riena e Bivio Filaga devono compilare per i trasporti destinati oltre la stazione di Lercara bassa sulle linee a scartamento normale separati rassunti delle spedizioni a G. V. e P. V. e così pure separati arrivi per le provenienze di linee a scartamento normale oltre Lercara Bassa.

La stazione di Riena effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni cinque giorni; quella di Bivio Filaga ogni due giorni e verranno inscritti nell'allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1913 con l'indicazione della periodicità rispettivamente di cui alle lettere B ed E.

VIII. — Orarii e composizioni dei treni.

Nel tronco Lercara bassa-Bivio Filaga saranno attivate giornalmente tre coppie di treni, due delle quali da avere alla stazione di Lercara bassa le coincidenze con i treni più utili della Rete Principale, mentre la terza coppia sarà destinata al servizio locale fra il Comune di Lercara ed i comuni che fanno capo alla stazione di Bivio Filaga.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª classe soltanto.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto automatico e di condotta per il riscaldamento a vapore.

I carri da merce hanno l'apparecchio del freno a vuoto, ed i bagagliai sono muniti anche della ruota dentata per freno nella cremagliera.

IX. — Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono il tronco Lercara bassa-Lercara alta dovranno sino al 31 dicembre 1914 ritenersi valevoli anche per il tratto Lercara alta-Bivio Filaga.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 294-1914*

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio 1° maggio 1914 » si dovrà:

— a pag. 17 aggiungere fra Bitetto-Salo del Colla e Bivio Margonia: *Bivio Filaga* / Cs / 250.

— a pag. 20 modificare in carattere comune il nome di Lercara alta.

— a pag. 22 aggiungere fra Riccione e Rieti: Riena/Cs/250.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

A pag. 8 modificare l'indicazione della linea Lercara Bassa-Lercara Alta in Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci.

A pag. 17 fra Bivio Calambrone e Bivio Margonia inserire:

Bivio Filaga **** / Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci / Palermo/Palermo/120 bis/V/B/G/A/O/V/B/-/-/-/F/-/-/ / /-/

A pag. 78 fra Riccione e Rieti inserire:

Riena *** / Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci / Palermo /Palermo/120 bis/V/B/G/A/O/V/B/-/-/-/F/-/-/-/-/-/

riportando in calce la seguente nota:

*** Situata su linea complementare a scartamento ridotto, esercitata con norme speciali.

A pag. 170 sostituire la tabella polimetrica N. 120 *bis* con quella di cui l'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

A pag. 238 fra Biscari e Bivio Margonia, inserire:

Bivio Filaga / 140 { 245 / 29* } { 252 / 29* }

A pag. 239 fra Realmonte e Roccalumera Mandanici inserire:

Riena / 140 { 245 / 18* } { 252 / 18* }

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci dovranno essere aggiunti i nomi delle nuove stazioni con le indicazioni dell'instradamento e della distanza che nei prontuari medesimi risultano esposti per Lercara bassa, nonchè le distanze relative al percorso sulla linea a scartamento ridotto che si rilevano dalla tabella polimetrica di cui l'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Inoltre dovranno pure essere praticate opportune aggiunte nei fascicoli « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali dai punti di scambio ecc. ecc. in servizio diretto ferroviario marittimo (edizione 1° luglio 1910) » e « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. ecc. in servizio diretto ferroviario marittimo (Edizione 1° marzo 1911) », nonchè nell'elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (1° ottobre 1910).

Infine nel « Prontuario dei Servizi Cumulativi e di Corrispondenza (Edizione 1° aprile 1913) » alle pagine 8 e 14 dell'Indice, inserire, nelle sedi opportune, i nomi delle stazioni di Bivio Filaga e Riena colla indicazione della pagina 27.

Nel prospetto delle « Linee Complementari Sicule » a pag. 27, trascrivere sopra al nome della stazione di Bivio Margonia il nome della stazione di Bivio Filaga colle seguenti indicazioni:

Bivio Filaga/Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci/G/A/P/V. B./-/-/F/-/-/ / /-/-/-/-/29/-/.

e fra i nomi di Realmonte e S. Ninfa inserire il nome della stazione di Riena con le seguenti indicazioni:

Riena/Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci / G/A/P/V. B./ /-/-/F/-/-/-/-/-/-/-/-/-/

Allegato **B** *all' Ordine di Servizio N.* ***294-1914.***

(120bis) Lercara-Bivona-Cianciana-Bivio Greci

(Linea complementare a scartamento ridotto).

Lercara bassa						
8	Lercara alta					
18	10	Riena				
29	21	12	Bivio Filaga			

Ordine di Servizio N. 295. (M. C.).

Facoltà di servizio a Napoli Porta di Massa (Molo Trapezoidale).

La stazione di Napoli Porta di Massa (Molo trapezoidale) che, come dall'Allegato 8° alle Tariffe, Capo II parte II articolo 13, è abilitata al ricevimento in arrivo degli effetti e delle masserizie dei viaggiatori che proseguono oltre mare, tanto se spediti come bagaglio quanto come merce a grande velocità, col giorno 15 settembre 1914, viene abilitata ad accettare, *anche in partenza,* tali trasporti presentati dai viaggiatori in provenienza dal mare.

Sono estesi ai nuovi trasporti l'aumento nei termini di resa e tutte le altre condizioni previste dal detto articolo 13, pei trasporti in arrivo. Con una prossima appendice alle Tariffe saranno notificate le analoghe aggiunte all'articolo 13 suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 296. (M. C. e L.).

Estensione di servizio nella stazione di Villetta Malagnino.

Dal giorno 12 settembre 1914 verranno soppresse tutte le limitazioni ora esistenti pel servizio merci nella stazione di Villetta Malagnino, della linea Cremona-Mantova, la quale pertanto dal giorno suddetto sarà abilitata, senza alcuna limitazione, ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli, cani, e di merci a grande velocità, a piccola velocità ordinaria ed a piccola velocità accelerata compresi i veicoli ed il bestiame.

All'uopo la detta stazione è stata dotata di scalo merci P. V. con: piano caricatore (con carico di testa e di fianco) servito da un

binario tronco allacciato nei due sensi, mediante due comunicazioni, alla 1ª linea; binario di carico e scarico diretto diramantesi dal binario tronco; bilancia a ponte a rotaia continua della portata di tonn. 40 e sagoma limite di carico.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

Nella « Prefazione generale all'Orario generale di servizio (Parte seconda) » sopprimere a pag. 25 l'indicazione LO di fronte al nome di Villetta Malagnino.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908 », a pagina 106, di fronte al nome della stazione di Villetta Malagnino, nella colonna 10 cancellare il richiamo (5) alla lettera O ed esporre nelle colonne 11, 12, 15, 16, 19, 20 e 21 rispettivamente le seguenti indicazioni:

/ V / B / T / F / 1 / 40 / S /

— a pag. 237 cancellare le distanze virtuali di Villetta Malagnino, ai transiti di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria Porto, nonchè i richiami (3) e (5).

Inoltre, nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, di contro al nome della stazione di Villetta Malagnino, si dovrà cancellare la distanza virtuale, i richiami (1) (2) e le relative note a pie' di pagina.

Le stazioni però fornite di due prontuari merci, uno con le distanze effettive valevoli per la tassazione dei trasporti a G. V. e uno con le distanze virtuali valevoli per la tassazione dei trasporti a P. V. O., modificheranno soltanto la distanza esposta in quest'ultimo prontuario. A tal uopo la distanza medesima dovrà essere diminuita di Km. 6 se computata in transito di Cremona, di Km. 7 se computata in transito di Piadena e di Km. 8 se computata in transito di Mantova.

Infine nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio, ecc., da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo dovrà essere depennata la distanza virtuale esposta di contro a Villetta Malagnino, nonchè i relativi due asterischi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 297. (M. C.).

Esercizio permanente della casa cantoniera di Aspio.

La casa cantoniera di *Aspio*, sulla linea Ancona-Foggia, finora esercitata soltanto nella stagione estiva, viene abilitata in via permanente al pubblico servizio pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, con le norme ivi in uso anche attualmente, per le case cantoniere.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 17 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) » ed a pagina 13 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », di fronte al nome di *Aspio* si dovranno togliere rispettivamente il richiamo (3) ed i tre asterischi * * *, annullando in calce alla pagina 13 del detto prontuario l'annotazione:

* * * *Aperta nella sola stagione estiva.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 298. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Palidano.

Dal giorno 13 settembre 1914 viene aperta all'esercizio, sulla linea Modena-Mantova, la casa cantoniera di Palidano al chilometro 39 + 125, fra la stazione di Gonzaga Reggiolo e di Suzzara, dalle quali dista rispettivamente metri 4739.75 e metri 3028.24.

La nuova casa cantoniera, che trovasi a sinistra della linea nel senso da Modena a Mantova, sarà in seguito protetta da due sema-

fori di avviso collocati entrambi a destra dei treni ai quali comandano ed alla distanza di metri 1120 dall'asse del fabbricato viaggiatori: pendente l'impianto, all'eventuale protezione dei treni provvederà il personale del treno.

La casa cantoniera di Palidano viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'ordine di servizio N. 160-1909 e modificate con quello N. 174-1913.

La stazione di Suzzara resta incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc., e del versamento del relativo importo.

Nel prospetto « Allegato A » sono indicate coi relativi prezzi, le relazioni di corsa semplice e di andata-ritorno ammesse dalla casa cantoniera di Palidano.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione generale allo orario generale di servizio (Parte seconda) », e nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », vedasi l' « Allegato B » al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 298-1914.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di PALIDANO.

Da	a	Biglietti di						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti.
		corsa semplice			andata e ritorno			
o viceversa		I	II	III	I	II	III	
Palidano	Verona P. N.	7.20	5.05	3.30	—	—	—	Suzzara
	Mantova	2.70	1.90	1.25	4.00	2.80	1.85	
	Romanore	1.40	0.95	0.60	—	—	—	
	Borgoforte	1.25	0.85	0.55	—	—	—	
	Motteggiana	0.85	0.60	0.40	—	—	—	
	Suzzara	0.50	0.35	0.25	0.75	0.50	0.35	
	Gonzaga Reggiolo	0.60	0.45	0.30	0.90	0.65	0.40	
	Rolo Novi	1.60	1.15	0.70	—	—	—	
	Carpi	2.95	2.05	1.35	—	—	—	
	Soliera	3.75	2.65	1.75	—	—	—	
	Villanova S. P.	4.25	3.00	1.95	—	—	—	
	Modena	4.85	3.40	2.20	7.15	5.05	3.25	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 298-1914.*

Aggiunte da praticarsi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (Parte seconda) »:

— a pagina 21, fra Palestro e Palidoro, inserire:

Palidano * . . . . LB / B / 99 /

Aggiunte da praticarsi nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) »:

— a pagina 67, fra Palestro e Palidoro, inserire:
Palidano (Casa Cantoniera) / Verona-Mantova-Modena /

/ Bologna / Mantova / 45 / V (6) / B (6) /

— a pagina 128, tabella (45) *Peri-Verona-Mantova-Modena*, fra Suzzara e Gonzaga Reggiolo inserire *Palidano* con le seguenti distanze:

Stazione			Stazione		
Peri Confine	Km.	101	S. Antonio Mantovano	Km.	26
Peri stazione	»	98	Mantova	»	22
Dolcè	»	90	Romanore	»	11
Ceraino	»	87	Borgoforte	»	10
Domegliara	»	80	Motteggiana	»	7
Pescantina	»	75	Suzzara	»	4
Parona di Valpolicella	»	69	Gonzaga Reggiolo	»	5
Verona Porta Nuova	»	60	Rolo Novi	»	13
Dossobuono	»	52	Carpi	»	24
Villafranca di Verona	»	45	Soliera	»	31
Mozzecane	»	40	Villanova S. Pancrazio	»	35
Roverbella	»	34	Modena	»	40

— a pagina 230, fra Palestro e Palidoro, aggiungere:

/ Palidano (Casa cantoniera) / 141.29.15 / 1174 / 1188 /

Ordine di Servizio N. 299. (C.).

Servizio merci italo-svizzero - Modificazioni ed aggiunte alla Parte I-B per il trasporto delle merci in servizio diretto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 273-1914).

Con effetto dal 1° settembre 1914, nella Parte I B della tariffa diretta italo-svizzera (Nomenclatura e classificazione delle merci) sono da apportarsi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 47 e 122 - *Testo italiano*:

Designazione delle merci			Classificazione							
			italiana					svizzera		
469-*a*	2120-*a*	**Carburo** di silicio (carborundum) in pezzi o macinato.	7	5	11	—	—	1	AB	—
2191	2059-*a*	**Smeriglio** e materie per affilare artificiali, composte in quantità predominante d'argilla, greggi, in pezzi (non granulati o macinati) (1).	7	5	11	—	—	2	III	—
2192	2059	— come sopra, macinati, granulati o lavati (1)	7	5	11	—	—	2	II	—
		(1) *Per carburo di silicio o carborundum vedi* ***N. 469-a.***								

Le nota (1) appiedi della pagina 122 deve essere annullata.

Pag. 190 e 192 - *Testo tedesco*:

Le voci 2061 e 2210 devono essere annullate.
Aggiungere le seguenti voci:

2059	2192	**Schmirgel** und Künstliche Schleifmassen, **vorwiegend** aus Tonerde bestehend, gemahlen, gekörnt oder geschlämmt (1).
2059-*a*	2191	— wie vorstehend, roh, in Stücken (nicht gekörnt oder gemahlen) (1).
		(1) *Siliciumkarbid oder Karborundum siehe N.* ***2120-a.***
2120-*a*	469-*a*	**Siliciumkarbid** (Karborundum) in stücken oder gemahlen.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 300. (R.).

Norme amministrative e contabili sulla tenuta degli inventari del materiale d'esercizio.

Si avverte che si è pubblicata l'appendice N. 1 modificante gli articoli 2 ed 8 delle « Norme amministrative e contabili sulla tenuta degli inventari del materiale d'esercizio » che in fascicolo separato sarà distribuita a cura del Servizio Ragioneria.

Ordine di Servizio N. 301. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra l'Italia e taluni scali marittimi esteri della costa orientale Adriatica.

(Vedi Ordine di Servizio N. 87-1913).

In seguito a richiesta della Società di navigazione a vapore « Puglia », avvertesi che, fino a nuovo avviso, per i trasporti in servizio cumulativo con la detta Società diretti agli scali di S. Giovanni di Medua, Durazzo e Vallona resta escluso l'inoltro per la via di Barletta.

Per conseguenza, in mancanza di domanda, da parte del mittente, dell'istradamento per uno degli altri quattro porti di transito ammessi al servizio, i trasporti dovranno essere inoltrati per quello dei detti quattro porti che è più vicino alla stazione di partenza.

Si avverte inoltre che, sempre fino a nuovo avviso, le spedizioni in destinazione di qualunque scalo estero ammesso al servizio cumulativo di cui trattasi, dovranno essere accettate soltanto in porto affrancato e senza assegni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 302. (C.).

Completamento di carico, in stazioni intermedie, dei vagoni di derrate alimentari spedite a P. V. A.

(Vedi Ordine di Servizio N. 186-1914).

Con riferimento alle norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 280-1910, si avverte che la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei carri di derrate alimentari spedite a

piccola velocità accelerata, è accordata anche alle Ditte sottoindicate, le quali dovranno essere aggiunte nell'elenco allegato all'Ordine di Servizio N. 307-1913:

De Simone Domenico.	Montoro
Andretta Mario. . . . . *(Domicilio eletto in Roma presso la Cancelleria del Tribunale).*	München
Boscolo Lisetto F.lli	Chioggia
Vittori e Luciani	Pedaso
Petrosino Antonio.	Nocera Inferiore
Colosi Antonino	Salice Calabro
Zuccarelli F.lli	Chieti

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di Servizio N. 303. (M.).

Modificazione al nome della stazione di S. Martino Valle Caudina della Ferrovia Cancello-Benevento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 139-1914).

La stazione di S. Martino Valle Caudina della Ferrovia Cancello-Benevento, esercitata dalla Società Italiana per le Strade Ferrate Sovvenzionate, ha assunto la denominazione di S. Martino V. C.-Montesarchio-Pannarano.

Conforme modificazione dovrà apportarsi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » ed in tutte le pubblicazioni di servizio, nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 304 (M. e C.).

Servizio merci alla fermata di Merana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 324-1913).

Il servizio merci a piccola velocità ordinaria nella fermata di Merana, della linea Alessandria-Savona, attualmente limitato ai soli trasporti vendemmiali per spedizioni di peso non superiore a Kg. 500 formate da colli non eccedenti ciascuno il peso di Kg. 100, dal giorno 14 settembre 1914 viene esteso con le stesse limitazioni di peso ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di tutte le merci.

Dalla stessa data il servizio della Grande Velocità nella detta fermata avrà luogo con le medesime limitazioni stabilite per i trasporti a P. V. ordinaria.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete di Stato (edizione 1° luglio 1908) » a pagina 54, di fronte al nome di Merana, alla lettera *G* segnata alla colonna 8 si dovrà aggiungere il richiamo (11), sostituendo, in calce, la nota (11) con la seguente:

(11) Limitatamente alle spedizioni di peso non superiore ai Kg. 500 e formate da colli non eccedenti ciascuno il peso di Kg. 100.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 305. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario nel tratto Ceggia-S. Donà di Piave.

Dalle ore 16,30 del 15 settembre 1914 verrà attivato il servizio a doppio binario nel tratto Ceggia-S. Donà di Piave della linea Portogruaro-Mestre, la quale pertanto rimane a semplice binario soltanto sul tratto S. Stino di Livenza-Ceggia.

Dalla data suddetta i dischi di II categoria delle stazioni di Ceggia e di S. Donà di Piave, rispettivamente verso Mestre e verso Portogruaro, saranno spostati da destra a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano senza variarne la distanza dall'asse dei corrispondenti F. V.

Le Divisioni interessate provvederanno nella rispettiva competenza per la regolare attivazione del nuovo doppio binario.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, *e* 7 *del Compartimento di Venezia.*

Circolare N. 80. (C.).

Tassazione dei pali tubolari.

I *pali tubolari* di acciaio, per condutture elettriche aeree o per altri usi, anche incatramati, oppure spalmati di minio o di altre simili sostanze per preservarli dalla ruggine, non specificati nella vigente Nomenclatura delle merci a P. V., dovranno, per effetto dell'art. 62 delle tariffe, tassarsi coi prezzi delle speciali 75, classe 6 e 116 serie G.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 81. (M. V.).

Verifica della tara dei carri coperti.

(Vedasi Ordine di Servizio N. 150-1909).

Allo scopo di eliminare le cause di contestazione sul peso delle merci a vagone completo trasportate in carri coperti, specialmente della serie F, si invitano le stazioni ad accertare diligentemente, prima del carico, che le indicazioni riguardanti la tara — esposte sulle portelle scorrevoli e su entrambi i lungaroni a sinistra di chi legge — non presentino alterazioni, siano uguali fra di loro ed in relazione a quelle inscritte nel semicerchio esistente nell'angolo inferiore destro della cassa.

1. *Carri con marcatura della tara regolare.* — I carri coperti che non presentano indicazioni discordi od alterate possono essere utilizzati senz'altro. La stazione mittente deve però esporre nella corrispondente finca dell'apposito quadro della lettera di porto o della nota di spedizione la tara del carro, indicando come denominatore le tonnellate arrotondate che sono scritte nel semicerchio tracciato nell'angolo inferiore destro della cassa.

2. *Carri con marcatura della tara irregolare.* — I carri coperti che presentano discordanze oppure traccie di alterazione nelle indicazioni della tara non debbono essere utilizzati per trasporti a vagone completo, se non dopo che la tara sia stata verificata e rettificata.

La stazione che ha rilevato l'irregolarità ne informa tosto la Squadra di rialzo, se risiede in luogo, e provvede, col concorso della medesima, alla verifica della tara ed a farne correggere le relative indicazioni; in caso contrario inoltra il carro alla prossima Squadra di rialzo scortandolo con Mod. M-130, sul quale specifica il motivo dell'invio.

3. *Eccezioni.* — In via di eccezione, quando l'urgenza del trasporto sia tale da sconsigliarne il dilazionamento, la stazione mittente non sia sede di Squadra di rialzo e non si tratti di spedizione diretta su linee di altre Amministrazioni, può essere utilizzato anche un carro che presenti delle irregolarità nelle indicazioni della tara.

In questo caso la stazione mittente deve procedere alla pesatura del carro, tanto a vuoto quanto a carico, indicando a tergo del documento di trasporto la tara accertata ed informando con telegramma epistolare la stazione destinataria delle discrepanze constatate; qualora non possa assolutamente provvedere a dette operazioni, ne incarica la stazione destinataria.

Quest'ultima, appena reso vuoto il carro, lo mette a disposizione del personale del Servizio Veicoli per la rettifica della tara, conformandosi alle disposizioni di cui al punto 2°.

4. *Varianti nell'ubicazione della marcatura della tara.* — Si porta a conoscenza delle stazioni che le indicazioni della tara risultanti alla base delle portelle scorrevoli dei carri coperti, verranno esposte in alto, immediatamente sotto a quelle relative alla capacità e portata dei carri stessi. Le relative marcature verranno praticate a cura delle Officine e delle Squadre di rialzo, come da disposizioni che queste hanno già ricevuto.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 21, 22, 41, 42, 45 *ed ai Controllori del materiale.*

Circolare N. 82. (C.).

Tassazione filati di tessilosa.

I filati di tessilosa, fabbricati dalla Società Italiana Tessilosa di Trofarello, i quali sono formati da sottili strisce di carta spal-

mate di un leggerissimo strato di cascame di cotone e ritorte, si tassano, a norma dell'art. 62 delle tariffe, coi prezzi delle speciali 75 classe 4ª e 107 serie H.

Distributa agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 83. (M. C.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi O. S. N. 270 e Circolare N. 76 del 1914).

A seguito delle comunicazioni fatte con la Circolare N. 76-1914 circa i divieti di esportazione dal Regno, e riassumendo quanto fu già in materia partecipato coi telegrammi, indirizzo 6°, N. M. 5 /12/21866/14, M5/12/6493 e M5/12/6519, rispettivamente in data 3, 6 e 7 andante, si avverte che il Ministero delle Finanze ha permesso l'esportazione delle seguenti merci:

a) canapa e lino greggi o pettinati, stoppa di canapa e di lino, filati, cordami, tessuti e manufatti in genere di canapa e di lino, fino alla concorrenza di quintali 400 mila complessivamente;

b) filati, tessuti e manufatti di cotone;

c) lane meccaniche greggie;

d) formaggi di pasta dura, per quantità mensile uguale alla quantità esportata nel corrispondente mese dell'anno scorso;

e) paste alimentari, in quanto siano presentate a scarico di bollette di temporanea importazione di grano duro, create dal 1° settembre 1914 in poi;

f) riso, per quantità mensile uguale a quella esportata nel corrispondente mese dell'anno decorso;

g) pelli fresche salamojate, fino a tutto il 20 corrente;

h) mercurio metallico.

I trasporti di cui si tratta, si intendono eseguiti alle condizioni e norme di cui all'Ordine di Servizio 270-1914, anche tenuto conto sia delle modificazioni che, durante la esecuzione dei trasporti stessi, fossero apportate dal Ministero delle Finanze alle merci in uscita che li compongono, sia dell'eventualità che le merci siano trattenute al confine dalle Dogane, per avviso a queste pervenuto dal Ministero predetto o di eccedenza sui quantitativi massimi, come sopra stabiliti per alcune merci.

Si avverte, da ultimo, che per quanto riflette i *cotoni in bioccoli* è stato revocato il permesso di esportazione di cui alla Circolare N. 76-1914 sopra ricordata.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22 *ed ai controllori del materiale.*

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
5ª	Delegato supplente	**Murri** Mario - disegnatore - Off. Veic. Verona.	**Murri** Mario - Disegnatore - Off. Veic. Vicenza.
6ª	Delegato	**Alessandrini** Alessandro - Appl. princ. - Uff. Contr. Pr. Firenze. **20.8.914. Rinunciatario.**	**Dall'Oppio** Natale - Applicato - Off. Veic. Firenze. **Diventato Delegato.**
7ª	Reppresentante supplente	**Nocentini** Giuseppe - Aiut. Appl. - Div. Mov. Torino.	**Nocentini** Giuseppe - Aiut. applicato - Staz. Bagnasco.
19ª	Delegato	**Ripepi** Antonino - Fuochista - Dep. Loc. Reggio Calabria.	**Ripepi** Antonino - Fuochista - Dep. Loc. - Catanzaro.
23ª	Delegato supplente	**Cera** Antonio - Manovale - Staz. Avezzano (Veicoli).	**4.8.914 Rinunciatario.**
25ª	Delegato	**Luperi** Gaetano - Manovale d'off. - Off. Veicoli Roma Trastevere.	**Luperi** Gaetano - Manovale d'off. - Off. Veic. Lucca.
26ª	Delegato supplente	**Quici** cav. Arturo - Capo staz. di 1° gr. - Stazione Portonaccio.	**Quici** cav. Arturo - Capo staz. 1° gr. (FF. S. Ispettore) Rip. Mov. Aquila.
27ª	Delegato	**Paladino** Giuseppe - Capo staz. di 3° grado - Staz. Scalea.	**Paladino** Giuseppe - Capo staz. di 3° grado - Staz. Corigliano Calabro.
31ª	Delegato supplente	**Ionna** Guglielmo - Aiut. appl. - Staz. Ancona.	**Ionna** Guglielmo - Aiut. appl. Staz. Cattolica S. G.
34ª	id.	**Alecci** Pasquale - Deviatore Staz. Catona.	**Alecci** Pasquale - Deviatore - Staz. Sibari.
39ª	Delegato	**Colli** Rodolfo - Guardafreno - - P. V. Milano C.	**Colli** Rodolfo - Guardafreno - P. V. Bergamo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 148R (C.).

VIII Congresso dell'Associazione italiana per gli studi sui materiali da costruzione in Bari.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale 1 sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 22 settembre al 30 settembre 1914.

Ritorno: dal 27 settembre al 5 ottobre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 149R (C.).

Congresso nazionale giovanile socialista in Reggio Emilia.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 16 settembre al 23 settembre 1914.

Ritorno: dal 20 settembre al 28 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 150R (C.).

Congresso forestale in Conegliano Veneto.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno

o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 settembre al 22 settembre 1914.

Ritorno: dal 20 settembre al 27 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 151R (C.).

Mostre dell'industria del latte, agrarie e zootecniche in Quistello.

(Vedi Circolare N. 136R-1914).

Si avverte che in seguito al rinvio ad epoca da stabilirsi delle mostre sovraindicate, le disposizioni riguardanti l'applicazione della concessione speciale I pei viaggi degli espositori e dei giurati e per le spedizioni delle merci e del bestiame, non che le altre facilitazioni riguardanti le spedizioni degli animali da cortile, devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

MASSIMARIO

Personale ferroviario - Destituzione - Revoca del provvedimento - Pagamento delle competenze maturate durante la sospensione dal servizio.

L'agente colpito da provvedimento disciplinare ed a favore del quale il Consiglio di Amministrazione, accogliendo il ricorso, commuta la destituzione nella degradazione, non ha diritto di pretendere il pagamento delle competenze accessorie (pernottazioni, ore di lavoro, risparmio di combustibile) che avrebbe potuto percepire se non fosse stato destituito, perchè le competenze accessorie in tanto debbono corrispondersi in quanto rappresentino la remunerazione di un'opera effettivamente prestata.

TRIBUNALE DI NAPOLI - 22 ottobre 1913 - Persico Giuseppe c. FF. SS.

Contratto di trasporto - Carico del mittente - Inidoneità del vagone - Avaria - Irresponsabilità del vettore - Limiti della responsabilità.

Il mittente che eseguisce il carico, ha l'obbligo di accertare il buono stato e l'idoneità del carro sul quale carica la merce e sopporta le conseguenze delle avarie toccate alle merci stesse per i guasti e per inidoneità del carro. In base al disposto dell'art. 6 della Tariffa locale 304, avviene un trasferimento convenzionale del rischio del trasporto dal vettore al mittente ed una limitazione della responsabilità del primo ai soli casi in cui ne sia provata la colpa.

TRIBUNALE DI NAPOLI - 24 febbraio 1913 - Costa Reale e C. c. FF. SS.

Personale ferroviario - Avventizi - Biennio di servizio e sistemazione in prova - Febbri malariche - Domanda di danni - Inammissibilità.

A prescindere che le assunzioni del personale sono regolate dalla legge 7 luglio 1907 n. 429 in quanto prescrive la formalità del concorso, gli avventizi assunti per bisogni saltuari non possono invocare a loro favore il biennio di servizio per la nomina di prova, mentre poi anche gli avventizi assunti per funzioni continuative, nonostante il biennio, sono sempre soggetti alle disposizioni dell'art. 12 del regolamento del personale per l'accertamento da parte dell'Amministrazione delle attitudini degli aspiranti.

L'Amministrazione è in dirito di destinare il personale in tutte le località dove svolge la sua azione e quindi le malattie contratte in servizio per infezioni miasmatiche non possono costituire titolo ad un'azione di danno.

TRIBUNALE DI BARI - 28 marzo-18 aprile 1914 - Angiulli c. Ferrovie di Stato.

Contratto di trasporto - Sentenza di primo grado - Prescrizione dell'azione.

*La pubblicazione della sentenza definitiva del primo giudice esaurisce la istanza e dalla sua data riprende il corso la prescrizione propria dell'azione, giacchè la mancanza del giudicato irretrattabile vieta la formazione dell'*actio judicati *che soltanto si prescrive col trentennio.*

TRIBUNALE DI LECCE - 26 febbraio-12 marzo 1914 - FF. SS. e Mastrandrea Gennaro.

Istituto di previdenza del personale ferroviario - Agenti dimissionari dopo il 1° gennaio 1909 - Rimborso di ritenute - Incompetenza del magistrato ordinario.

È improponibile davanti il Magistrato ordinario l'azione promossa dall'agente resosi dimissionario dopo il 1° gennaio 1909, intesa al rimborso delle ritenute versate all'Istituto di Previdenza venuto a cessare in forza della legge 9 luglio 1908 n. 418. Comunque voglia definirsi il rimborso dei versamenti, destinati al Fondo pensioni, deve riconoscersi che esso promana non dalla legge comune, ma dallo speciale ordinamento costituito da un complesso di norme coordinate e dirette non solo allo interesse dei singoli, ma anche al maggior vantaggio di tutti i funzionari che vi parteciparano. Il rimborso delle ritenute, ove lo si voglia far rientrare nella liquidazione delle pendenze delle cessate gestioni degli Istituti, rispondendo in limiti più circoscritti ad una medesima finalità, non può non costituire anch'esso materia sottoposta alla competenza speciale dell'Autorità chiamata dalla legge a pronunciare su tutto ciò che si riferisce al trattamento di quiescenza dei funzionari delle ferrovie.

TRIBUNALE DI ANCONA - 7-16 maggio 1914 - FF. SS. e Landini.

SENTENZA

Danni a proprietà private. - Irresponsabilità dell'Amministrazione ferroviaria. - Difetto di diligenza nei proprietari dei fondi.

Il proprietario di un fondo, danneggiato dalla propagazione delle acacie esistenti sul confine della contigua strada ferrata sebbene a distanza illegale, non può pretendere la emenda dei danni, quando non abbia spiegato la diligenza propria di un ordinario coltivatore nella estirpazione delle propaggini e delle radici addentratesi nella sua proprietà, ma sia rimasto inerte di fronte a tali inconvenienti.

TRIBUNALE DI ROMA - 21 febbraio-2 marzo 1914 - Colazza Rosa c. FF. SS.

FATTO

Ritenuto che la signora Rosa Colazza, assistita dal marito Cav. Giuseppe Maggiori, conveniva con atto di citazione del 14 luglio 1910, innanzi questo Tribunale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del Comm. Riccardo Bianchi, per essere risarcita dei danni derivanti ad una sua vigna, sita in quel di Velletri, dalla piantagione di acacie e di canne esistenti lungo la scarpata ferrovaria, e che moltiplicandosi per propagazione, avevano invaso il suo fondo, diminuendone di molto la produzione.

Omissis.

DIRITTO.

Considerato che, avendo questo Tribunale, con la precedente sua sentenza demandato al perito, da una parte l'accertamento dei soli danni dipendenti da propagazione delle acacie e delle canne piantate lungo la scarpata della linea ferroviaria, e dall'altra, la determinazione delle opere di difesa adatte ad evitare il ripetersi di tali danni, manifesto è come a ragione la convenuta Amministrazione deduce abbia il perito istesso ecceduto i limiti di tale mandato allorquando ha creduto di volgere le sue indagini anche all'accertamento del pericolo o meno di invasione di acque, in conseguenza di pretesa incapacità dei fossi ferroviari di scolo, ed alla determinazione delle opere di difesa al riguardo occorrenti.

Che, quindi, va dichiarato — in conformità della convenuta Amministrazione — inammissibile, in quanto eccedente i limiti della *contestatio litis*, la domanda di danni fondata su parte siffatta della relazione di perizia.

Che del pari a ragione la convenuta deduce, riguardo all'altra parte della relazione medesima, quella cioè relativa ai danni dipendenti da propagazione delle acacie e delle canne, ed alle opere di difesa necessarie ad evitare tale propagazione per l'avvenire, che di questa ultima e dei relativi danni non possa ella rispondere, se non quanto e per quanto facenti l'una e gli altri capo esclusivamente al fatto suo, e non pure a quello della istante.

Premesso, invero, che con la precedente sentenza, passata ormai in cosa giudicata, la responsabilità dei danni derivanti dall'inoltrarsi su menzionato delle radici di acacie e di canne nel fondo della istante è attribuita alla convenuta Amministrazione in applicazione dei principi relativi alla espropriazione per pubblica utilità, e che, esclusa l'ipotesi di una qualsiasi occupazione dei terreni della istante da parte della convenuta stessa, come fonte di responsabilità suddetta questa non può far capo che all'art. 46, della legge 25 giugno 1865, il quale dispone sia « dovuta una indennità ai proprietari dei fondi, i quali dall'esercizio dell'opera di pubblica utilità vengono a soffrire un danno permanentemente derivante dalla perdita e dalla diminuzione di un diritto », per guisa che la esecuzione dell'opera produttrice dei danni lamentati

debba essere, nella specie (in ossequio al giudicato, dianzi detto) individuata nella piantaggione delle canne e delle acacie in parola; manifesto è come, solo in quanto e per quanto tali danni ripetano la loro esistenza esclusivamente da tale fatto, da quello cioè la ripetuta piantaggione medesima, tuttavia, non avrebbero avuto ulteriore seguito, oppure avrebbero progredito con minore intensità, ove non fosse intervenuto il fatto proprio positivo o negativo, dello stesso danneggiato, in tal caso non può non esimersi dalla totalità oppure dalla corrispondente parte di ulteriori danni simili, la convenuta, una volta che, per intervento simile del fatto proprio del danneggiato, è rimasto spezzato l'ultimo nesso di causalità suaccennato tra il fatto della piantagione ed i danni, i quali, in tal caso, non più da quest'ultimo bensì dall'altro, dal fatto cioè del danneggiato, ripetevano in effetti la loro causa diretta ed immediata. Non bisogna dimenticare che versasi in materia di danni extra contrattuali, e che in conseguenza, per quanto inapplicabile sia ai medesimi il principio della responsabilità per colpa aquiliana, una volta che ripugna ai dettami di ragione l'ammettere che lo Stato possa incorrere in fatti illeciti nel mandare ad effetto un'opera pubblica, occorre, tuttavia, pur sempre che, al fine della responsabilità in parola, risulti stabilito chiaramente il rapporto di causa ad effetto tra l'opera pubblica ed il danno lamentato, talchè questo costituisca,u na conseguenza diretta, immediata e necessaria di quella. Da ciò la conseguenza già notata, dell'irresponsabilità dello Stato istesso per danni, i quali ripetono la loro causa diretta ed immediata da altro fatto, e che non sia l'opera pubblica. Ora, poichè la estirpazione delle piante nocive alla produzione ed il taglio delle radici di alberi provenienti dai fondi contigui, ove nociva del pari, attengono indubbiamente alle regole della buona cultura, costituiscono anzi una necessità della cultura istessa, siccome ne dà tra l'altro indizio anche l'art. 582 cod. civ. allorquando sancisce la facoltà di procedere, senza previo permesso del vicino al taglio delle radici che, dal fondo di quest'ultimo, siansi addentrate nel proprio; manifesto è come trascurare estirpazione e taglio suddetti costituisca un atto di evidente negligenza, della quale non può il danneggiato non imputare a sè solo le conseguenze nei rapporti col vicino, ove, a causa dello stesso sia portato ad effetti ulteriori, sia cioè protratto ed aggravato il danno derivante da adden-

tramento suddetto di radici specie ove pongasi mente alle conseguenze inique di un principio contrario, quello cioè di una inerzia simile, protratta — dolosamente o meno — per anni ed anni —, e seguita, poscia, sol quando i danni avessero raggiunto enormi proporzioni, da azione giudiziale, contro il vicino.

Che, tutto ciò posto, ove davvero sussistesse, nella specie, quanto la convenuta Amministrazione ha dedotto, che cioè, di fronte all'invasione delle radici di acacie e di canne, di cui sopra, abbia la istante, da una parte, omessa qualsiasi opera di difesa, e, dall'altra, facilitato, con fatti positivi, l'estendersi delle radici stesse, non potrebbe evidentemente revocarsi in dubbio non possa la convenuta istessa esser tenuta a rispondere della quota di danni che avrebbero potuto essere evitati dalla stessa danneggiata, mercè l'uso dell'ordinaria diligenza di ogni buon padre di famiglia.

Ed invano la istante invoca contro ciò il giudicato, ch'ella reputa trarre dalla precedente sentenza, nel senso che la medesima abbia attribuito alla convenuta la responsabilità dei danni tutti inerenti alla propagazione su riferita delle radici delle canne e delle acacie senza delimitazione o restituzione alcuna; imperocchè, da una parte, implicito in attribuzione cosiffatta il presupposto necessario del nesso di causalità tra il danno e il fatto imputabile della convenuta, e dall'altro non prospettata, in ogni modo, nè discussa punto e quindi tanto meno decisa, nella precedente fase del giudizio, la questione su menzionata, relativa ai danni che la istante medesima avrebbe potuto evitare usando delle diligenze del buon padre di famiglia, perchè possa parlarsi al riguardo di giudicato.

Che, però non offrendo la relazione suaccennata di perizia gli elementi in base ai quali poter determinare l'esistenza e l'ammontare dei danni, che avrebbe, come sopra, potuto evitare la stessa attrice, fa d'uopo disporre al riguardo novella perizia, che può essere affidata allo stesso perito su indicato.

Ciò è opportuno riservare all'esito di tale ulteriore mezzo istruttorio, con le spese, anche la disamina delle altre questioni, tutte di merito sollevate dalla convenuta.

Che può concedersi la clausola,

Per tali motivi

Il Giudice, come sopra nominato, pronunziando a seguito di precedente sentenza del 2-18 dicembre 1911, e ad atto riproduttivo

del giudizio del 5 maggio 1913, sulla domanda proposta con atto di citazione del 14 luglio 1910 dalla signora Rosa Colazza assistita dal marito Giuseppe Maggiore contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in persona del Direttore Generale Comm. Riccardo Bianchi, stabilisce, senza attendere ogni contraria istanza ed eccezione, quanto segue:

1° Dichiara inammissibile allo stato la domanda di danni e di esecuzione di opere relative ad invasioni di acque, per pretesa insufficiente capacità dei fossi ferroviari di scolo.

2° Nomina il perito agronomo Sig. Luigi Rossetti, perchè, prestato il giuramento di rito innanzi il giudice suddetto, e tenendo presente la precedente sua relazione di perizia, gli altri atti della causa ed i rilievi delle parti, che non trascriverà, acceda sul luogo della controversia, ed ivi accerti se e quanta parte dei danni, di cui alla menzionata sua relazione, la istante avrebbe potuto evitare mercè l'uso della diligenza di un buon padre di famiglia, facendo delle sue operazioni relazioni, che depositerà in Cancelleria nel termine di trenta giorni, da quello del giuramento.

3° Riserva all'esito di tale mezzo istruttorio ogni ulteriore pronunzia in merito e sulle spese

4° Dichiara la presente eseguibile provvisoriamente non ostante appello.

Anno VII - N. 38 **17 Settembre 1914**

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, settembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. *n.* 920 *del* 1° *settembre* 1914 *concernente disposizioni per facilitare l'appalto e l'esecuzione di lavori per conto dello Stato, delle Provincie o dei Comuni a sollievo della disoccupazione operaia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A tutti i lavori pubblici di cui sia disposto l'appalto dallo Stato, dalle Provincie e dai Comuni entro il 31 dicembre 1914 sono applicabili le disposizioni degli articoli 2 e 6 del R. decreto 18 settembre 1910, n. 684, convertito in legge il 13 aprile 1911 con il n. 311.

Art. 2.

Con decreto del ministro dei lavori pubblici possono essere dichiarate urgenti ed indifferibili, agli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificata dalla legge 18 dicembre 1879, numero 5188, le opere pubbliche dello Stato, delle Provincie e dei Comuni che, con speciale riguardo ai Comuni nei quali siano rimpatriati numerosi emigrati, verranno iniziate a sollievo della disoccupazione operaia, nel termine di cui all'art. 1.

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » N. 210 del 2 settembre 1914.

Art. 3.

Per le opere da appaltarsi entro il termine di cui al precedente art. 1 l'ammontare della cauzione da prestarsi a norma dell'art. 7 del vigente capitolato generale per gli appalti 28 maggio 1895 o dell'art. 1 della legge 12 maggio 1904, n. 178, potrà essere stabilito in un minimo del 5 % dell'importo netto dei lavori.

La quota delle cauzioni già costituite a termini del capitolato generale predetto, eccedente il 5 % dell'importo netto dell'appalto, potrà, su domanda delle imprese interessate, essere vincolata nella stessa ragione a garanzia di nuovi appalti che le medesime imprese assumessero entro il 31 dicembre 1914.

Le Cooperative e loro Consorzi che hanno lavori in corso di esecuzione saranno esonerati da ulteriori ritenute per costituzione di cauzioni a termini dell'art. 1 della legge 12 maggio 1904, n. 178, quando le ritenute stesse abbiano raggiunto il limite del 5 % dello ammontare dell'appalto.

Art. 4.

L'ammontare delle rate d'acconto stabilite nei capitolati speciali d'appalto, potrà su domanda delle imprese essere ridotto alla metà.

Tale limite non dovrà però essere inferiore a lire 2000, nette da ogni ritenuta.

Al pagamento delle rate di acconto a favore degli imprenditori per opere da iniziarsi o in corso di esecuzione, il Ministero potrà provvedere, anzichè con mandati diretti, per mezzo di mandati a disposizione dell'ingegnere capo in misura non superiore alle lire 100.000.

Art. 5.

Il presente decreto avrà effetto nello stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° settembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — RUBINI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

Ordine di Servizio N. 306. (M. L.).

Attivazione del doppio binario sul tratto Pesaro-Falconara. Soppressione dei raddoppi Novilara e Torrette e trasformazione in casa cantoniera del raddoppio Montignano.

Dalla mezzanotte dal 19 al 20 settembre 1914 sarà attivato il servizio a doppio binario sul tratto Pesaro-Falconara della linea Bologna-Ancona, la quale pertanto viene ad essere tutta con doppio binario.

In pari tempo verranno soppressi i raddoppi di Novilara e di Torrette e quello di Montignano sarà da considerarsi come semplice casa cantoniera ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani in conformità all'Ordine di Servizio N. 225-1914 fino a tutto il 30 settembre 1914 dopo il quale giorno esso pure verrà soppresso.

Dalla anzidetta data i dischi delle stazioni e della località di Montignano comprese nel tratto Pesaro-Falconara saranno spostati a sinistra rispetto ai treni in arrivo e alla distanza dai rispettivi F. V. qui appresso indicata per ciascuna:

	Segnale verso *Bologna*	Segnale verso *Ancona*
Pesaro	m. —	m. 1081
Fano	» 973	» 1195
Mondolfo Marotta . . .	» 1252	» 999
Senigallia	» 1225	» 1213
Montignano	» 1114	» 1112
Montemarciano	» 1019	» 1237
Falconara	» 1507	» —

Le stazioni del nuovo tratto con doppio binario sono provviste di appositi binari per le precedenze e precisamente ne hanno:

Pesaro, due (capacità veicoli 56 e 29) collegati a quelli di corsa nei due sensi per le precedenze tanto dei treni dispari, che dei treni pari;

Fano, uno (capacità veicoli 48) allacciato a quello di corsa nei due sensi per le precedenze tanto dei treni dispari che dei treni pari;

Mondolfo Marotta, due (capacità veicoli 72 e 80) per le precedenze rispettivamente dei treni dispari e dei treni pari;

Senigallia, tre dei quali due (capacità veicoli 57 e 32) per le precedenze dei treni dispari e uno (capacità veicoli 59) per quelle dei treni pari;

Montemarciano, due (capacità veicoli 68 e 69) per le precedenze rispettivamente dei treni dispari e dei treni pari;

Falconara, due (capacità veicoli 48 e 45) collegati a quelli di corsa nei due sensi per le precedenze tanto dei treni dispari che dei treni pari.

Le divisioni interessate daranno d'accordo, nella rispettiva competenza, le disposizioni per l'attivazione di cui sopra.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 3, 4, *e* 7.

Ordine di Servizio N. 307. (M. C.).

Esercizio permanente della casa cantoniera di Tortoreto Spiaggia.

La casa cantoniera di *Tortoreto Spiaggia* della linea Ancona-Foggia, finora esercitata soltanto nella stagione balneare, viene abilitata in via permanente al pubblico servizio pei trasporti di viaggiatori, bagagli e cani con le norme, ivi in uso anche attualmente, per le case cantoniere.

In conseguenza di quanto sopra:

a pag. 24 della « Prefazione generale (parte seconda) allo orario generale di servizio « si dovrà togliere di fronte al nome di Tortoreto Spiaggia il richiamo (4) ed a pag. 25 si dovrà nell'annotazione (4) cancellare il nome di *Tortoreto Spiaggia;*

a pag. 99 del volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908) si dovranno togliere di fronte al nome di Tortoreto Spiaggia i quattro asterischi, annullando in calce alla pagina l'annotazione:

**** Aperta nella sola stagione balneare e per il solo periodo che sarà, di volta in volta, indicato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 308. (C.).

Tariffa locale N. 225 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 95-1914).

Col 16 settembre 1914 la tariffa locale N. 225 P. V., valevole per i trasporti di « paglia comune, fieno, ecc. », sarà estesa alle spedizioni in partenza dalla stazione di Conselice ed in destinazione di quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Opportuna aggiunta dovrà essere fatta nella tariffa stessa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 309. (S. R.).

Provvedimenti per facilitare l'esecuzione dei lavori e delle provviste.

Il Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 14 agosto pp. ha deliberato che in via temporanea e precisamente fino al 31 dicembre 1914 siano da adottarsi i seguenti provvedimenti:

1° A deroga parziale del disposto dell'art. 58 del Regolamento per l'aggiudicazione e la gestione delle opere che si esegui-

scono dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, potrà essere concesso lo svincolo della metà dei depositi cauzionali prestati dalle Imprese assuntrici di lavori, dopo accertata la regolare ultimazione d'ogni singolo lavoro, e prima ancora che sia avvenuta la collaudazione definitiva, purchè, a giudizio del Servizio interessato, il residuo deposito possa ritenersi sufficiente a garantire gli interessi dell'Amministrazione e sempre quando lo consentano la natura ed il taglio dei titoli coi quali furono costituiti i depositi suaccennati.

Nei casi in cui quest'ultima condizione non si verificasse, può essere concesso per intero lo svincolo dei depositi di cui trattasi, purchè le Imprese interessate provvedano a depositare previamente alla Cassa Depositi e Prestiti, coi rispettivi vincoli a favore della nostra Amministrazione, le somme corrispondenti alla metà dei singoli importi dei depositi originari, e producano le relative Polizze.

2° A deroga dalla disposizione del punto 3° dell'Ordine di Servizio N. 96 del 1913 i Servizi competenti possono far proseguire i lavori o le provviste e la Ragioneria può dar corso ai pagamenti anche quando coi lavori o le provviste si superi il quinto in più dell'importo contrattuale, sempre quando, malgrado tale eccedenza, la spesa trovi margine nello stanziamento approvato e la Ditta assuntrice abbia dichiarato di eseguire i maggiori lavori o provviste alle stesse condizioni del contratto, e nella intesa che i Servizi presenteranno al più presto le proposte per la sanzione del provvedimento in sede competente.

Lo stesso Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 9 corrente mese ha poi approvato che nell'appalto e nella esecuzione dei lavori per conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e fino al 31 dicembre 1914 si applichino le disposizioni approvate col R. Decreto 1° settembre 1914 N. 920 in quanto costituiscano ulteriori facilitazioni rispetto alle norme vigenti per l'Amministrazione medesima.

I Servizi interessati daranno le necessarie istruzioni agli Uffici dipendenti.

Ordine di Servizio N. 310. (M. C.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

Dal giorno 16 settembre 1914 il servizio cumulativo esistente a mezzo dei transiti di Monza e di Molteno, con la ferrovia *Monza-Molteno* e diramazione *Renate-Veduggio-Romanò Fornaci*, esercitata dalla Società Anonima per le Ferrovie della Brianza Centrale, dovrà aver luogo, per tutti indistintamente i trasporti a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. soltanto all'assoluta condizione che i trasporti stessi siano effettuati sempre, senza eccezione alcuna, in porto assegnato, se in partenza dalle stazioni della ferrovia suddetta ed in porto *affrancato*, se destinati alle stazioni medesime.

I trasporti in destinazione delle stazioni stesse non potranno essere gravati di assegno, nè di spese anticipate, anche rappresentanti porti anteriori.

I transiti di Monza e di Molteno dovranno perciò rispettivamente rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni della ferrovia su accennata che eseguite dalla data suddetta in avanti fossero carteggiate in porto affrancato e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione delle stazioni medesime che fossero state accettate in porto assegnato ovvero gravate di assegno o di spese anticipate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 84. (R.).

Imposta di R. M. sulle indennità corrisposte agli impiegati delle altre amministrazioni dello Stato.

Si avverte che la ritenuta diretta dell'imposta di ricchezza mobile sulle indennità di trasferta da corrispondersi dall'Amministrazione ai funzionari ed agenti delle altre Amministrazioni dello Stato per missioni fuori residenza, va applicata soltanto sull'ammontare delle diarie.

Sono quindi esenti dalla tassa i rimborsi delle spese di viaggio, il relativo aumento del 10 %, nonchè le indennità fisse di L. 3 e L. 6 che si corrispondono ai RR. Verificatori metrici in base all'art. 126 del regolamento sul servizio metrico, per le verifiche fatte nello stesso Comune in cui ha sede l'Ufficio metrico permanente o temporaneo, perchè considerate rimborsi di spesa.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 152R (C.).

Mostra nazionale canina in Varese.

(Vedi Circolare N. 144R-1914).

Si avverte che in seguito al rinvio ad epoca da stabilirsi della mostra sovraindicata, le disposizioni riguardanti l'applicazione della concessione speciale I pei viaggi degli espositori e giurati, nonchè le altre facilitazioni riguardanti le spedizioni dei cani, devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Circolare N. 153R (C.).

II Congresso della Federazione nazionale dei venditori ambulanti in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 al 17 settembre 1914.

Ritorno: dal 15 al 20 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 154R (C.).

Congresso di educazione fisica tra società sportive marchigiane in Matelica.

(Vedi Circolare N. 138R-1914).

Si avverte che in seguito al rinvio ad epoca da stabilirsi del Congresso sovraindicato, le disposizioni riguardanti l'applicazione della concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti, devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZA

Lodo arbitrale. - Azione di nullità per difettosa e contradditoria motivazione. - Esami di questa.

Una motivazione che non si riferisca alla questione della lite o che sia intimamente contraddittoria o che non abbia alcun nesso logico con la parte dispositiva della decisione non è dal punto di vista giuridico processuale, una vera e propria motivazione; essa, pei fini della legge, equivale alla inesistenza materiale d'ogni motivazione. Del pari, questa deve ritenersi come inesistente quando a proposito di un indennizzo, attribuito ad una delle parti si limiti alla enunciazione dei criteri generici che hanno indotto gli arbitri a determinarlo senza precisare di quali calcoli ed elementi specifici sia stato la risultante.

CASS. ROMA, Macciò Eleonora c. Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Con contratto 26 giugno 1902, l'Impresa Raffaele Parri assunse l'appalto dei lavori occorrenti per l'impianto d'un secondo binario fra le stazioni di Prato e Montole-Agliana (linea Firenze-Pistoia). Espletati i lavori e collaudati, l'Impresa istituì innanzi al Tribunale di Firenze contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, succeduta alle Meridionali, giudizio, diretto ad ottenere maggiori compensi. Morto l'ing. Parri, fra gli eredi di lui e l'Amministrazione, si addivenne ad un compromesso col quale la questione specificata in 33 quesiti, fu devoluta ad un Collegio arbitrale, composto di due Consiglieri di Stato, un Consigliere di Appello e due Ingegneri dell'Amministrazione delle Ferrovie che doveva decidere secondo le regole del diritto. Questo Collegio emise il suo lodo defini-

tivo nel 25 gennaio 1913, che fu resa esecutivo con Decreto del Pretore del III Mandamento di Roma sullo stesso giorno.

Con atto 31 marzo e 1° aprile 1913, l'Amministrazione convenne innanzi al Tribunale di Roma, gli eredi Parri per sentir dichiarare la nullità del lodo arbitrale e rinviare la decisione del merito, innanzi ad un nuovo Collegio arbitrale in conformità dell'art. 10 del compromesso e pei seguenti motivi:

1° Contraddizione nella motivazione del lodo, in quanto il Collegio arbitrale nella risoluzione dei quesiti 25, 27, 28 aveva determinato due specie di compensi dovuti all'Impresa nel periodo extra contrattuale, commisurandoli all'importo dei lavori compiuti nel periodo normale, senza accertare la quantità dei veri danni subìti dall'Impresa dopo decorso il termine stabilito nel contratto, e tale contraddizione equivarrebbe a mancanza di motivi. Inoltre il Collegio nel determinare i suddetti compensi si limitò a richiamare genericamente calcoli fatti e criteri applicati, senza alcun elemento specifico atto a permettere il controllo, e ciò importerebbe assenza di motivazione.

2° Rispetto ai quesiti 23 e 24 il Collegio, dopo di avere riconosciuto che i prezzi di tariffa, pure essendo bassi non avrebbero autorizzato la concessione di aumento se l'opera coi medesimi compensata, si fosse limitata alla costruzione di una sola piattabanda giusta la previsione del progetto, finiva per far applicare il sovraprezzo, in ragione di L. 0,10 al chilogrammo, non solo alle sedici piattabande costruite in aggiunta alla prevista, ma anche allo importo di questa, con manifesta contraddizione in modo da rendere contradditoria ed oscura anche questa parte del lodo.

3° Rispetto al quesito 29 il Collegio arbitrale determinava in L. 8760 il compenso a titolo di interessi commerciali sui ritardati pagamenti di acconti, e tale cifra, oltre a non corrispondere a quella dovuta, non offre nemmeno il mezzo sicuro per accertare in qual modo sia stato effettuato rispetto al suo titolo. Onde altra violazione del precetto della motivazione.

Il Tribunale di Roma con sentenza 28 luglio 1913, respinse la domanda. Con atto 2 settembre 1913 l'Amministrazione appellò.

La Corte di Appello di Roma con sentenza 24 gennaio-5 febbraio 1914 rigettò l'appello.

Contro questa sentenza l'Amministrazione ha prodotto ricorso pei seguenti motivi:

1° Violazione degli art. 20, 21, N. 3, 30, 32, 360, N. 6 Cod. Proc. Civ. art. 517, N. 3 stesso Codice, nonchè art. 517, N. 2, 360, 361, N. 2 detto Codice.

2° Altra violazione degli art. 20, 21, N. 3, 30, 32, 360, N. 6 Cod. Proc. Civ. art. 507 N. 3 stesso Codice ,nonchè degli art. 517, N. 2, 360, 361 N. 2 detto Codice.

3° Nuova violazione degli art. 20, 21 N. 3, 30, 32, 360 N. 6 Cod. Proc. Civ. art. 517 N. 3 stesso Codice, nonchè degli art. 517 N. 2, 360, 361 N. 2 detto Codice, in ordine ad un altro capo della sentenza.

IN DIRITTO.

Il Supremo Collegio considera che i tre motivi del ricorso mettono capo, sostanzialmente, ad un solo ordine di concetti, mancanza di motivazione derivante da erronei criteri giuridici sui requisiti essenziali dei lodi arbitrali, equivoco sulla tesi sostenuta dall'Amministrazione ricorrente colla domanda di nullità del lodo.

Non è dubbio che l'Amministrazione ricorrente impugnava di nullità il lodo per contraddizione nei motivi addotti dagli arbitri, e per avere costoro, con dommatico arbitrio liquidato a favore dell'Impresa, appaltatrice dei lavori, una somma enorme per danni, senza accertarli e senza valutarli nei loro elementi costitutivi, e senza richiedere dall'impresa attrice che li affermava in giudizio, alcuna prova certa e determinata, sia per quanto riguardava l'*an debeatur* e sia in ordine al *quantum debeatur*, si sosteneva che tale intima contraddizione nei motivi, e tale determinazione assolutamente arbitraria dei danni, importavano la mancanza di motivazione del lodo, che lo rendeva nullo.

La Corte di merito è incorsa in un manifesto equivoco, scambiando queste precise deduzioni con una tesi tutta diversa, perchè discusse la questione sotto il punto di vista della mancanza materiale di una qualsiasi motivazione, e di contraddizione sul dispositivo del lodo. E pur sotto questo altro aspetto, i criteri adottati sono

erronei. Il Collegio arbitrale dopo aver respinta la domanda dell'Impresa di risoluzione del contratto di appalto, e dopo aver affermato che i danni si erano verificati pel prolungamento della durata dei lavori, causato dall'Amministrazione, determinò tali danni, estendendoli anche ai lavori compiuti nel periodo contrattuale, laddove logicamente li doveva limitare ai lavori espletati nel periodo di ritardo, non previsto nel contratto. E v'ha di più.

Il Collegio arbitrale a termini della domanda dell'Impresa attrice, doveva constatare la esistenza e la quantità dei danni, consistenti nella differenza in più fra il costo della mano d'opera e dei materiali nel periodo extra-contrattuale quello della mano d'opera e dei materiali nel periodo contrattuale. E doveva determinare l'effettiva quantità dei danni, che l'Impresa assumeva di aver subìti, per il ritardo e la disordinata trasmissione degli ordini pei lavori. Invece gli arbitri stabilirono arbitrariamente anche per siffatta specie di danni una percentuale su tutti i lavori compiuti, tanto nel periodo contrattuale, quanto in quello fuori contratto.

Il Collegio arbitrale doveva ancora determinare effettivamente quanto danno avesse subìto l'Impresa nell'affermata immobilizzazione di capitali. Per la risoluzione di questo quesito, occorrevano due indagini indispensabili, l'indagine sulla quantità delle somme che si dicevano inutilizzate ed il tempo in cui rimasero tali, affinchè si potessero calcolare gli interessi perduti dall'Impresa. Il Collegio arbitrale lungi dal compiere queste indagini, e dare così ragione del suo giudizio, in questo punto stabilisce dogmaticamente una somma rilevantissima, della quale manca ogni giustificazione. Inoltre è da notare che gli arbitri non fanno alcun accenno ad elementi di prova, in base i quali solamente sarebbe stata possibile la condanna dell'Amministrazione al risarcimento dei danni. Con tutto ciò non significa motivare la decisione, significa puro arbitrio dommatico, non moderato e regolato da regole di diritto, che gli arbitri in base al compromesso erano tenuti ad osservare.

E fra le regole di diritto che gli arbitri dovevano applicare, sono le due seguenti fondamentali:

a) l'attore deve dare la prova della sua domanda;

b) i danni devono essere constatati, nei loro elementi costitutivi e nei loro coefficienti, a termini dell'art. 1225 Cod. Civ. sia quanto alla loro esistenza che quanto al loro ammontare.

Gli arbitri hanno omesso di ragionare la loro decisione secondo queste due regole fondamentali di diritto.

Tale era nella sua sostanza la tesi dell'Amministrazione colla domanda di nullità.

La Corte di merito nella sentenza impugnata non risponde alla vera questione della causa, e si avvolge in queste due affermazioni che erano fuori proposito: 1° che non esistesse contraddizione sul dispositivo, giusta l'art. 32 N. 2 Cod. Proc. Civ., 2° che esistesse nel lodo materialmente una motivazione. Colla prima affermazione la Corte fraintende la questione proposta: e colla seconda, non solo la fraintende ma versa in un errore. Invero l'azione di nullità non era stata proposta per contradditorietà fra i provvedimenti emanati nella parte dispositiva del lodo, nè per mancanza assoluta di una qualsiasi motivazione. Questa può mancare non solo materialmente, ma anche giuridicamente. Una motivazione che non si riferisca alla questione della lite, o che sia intimamente contraddittoria, o che non abbia alcun nesso logico colla parte dispositiva della decisione, o che, in generale, sia fuori proposito o trascenda i confini del dibattito giudiziale e della contestazione della lite non è dal punto di vista giuridico processuale, una vera e propria motivazione; essa pei fini della legge, equivale alla inesistenza materiale d'ogni motivazione.

Essa non importa, come per errore sembra che ritenga la sentenza impugnata, mal ragionare o erroneamente motivata: ma importa assenza completa di motivi della decisione, non avendo con questa alcun rapporto logico e giuridico, nè colla questione dibattuta fra i contendenti.

Considera che gli altri due motivi del ricorso rientrano nell'ordine di idee sopra enunciati, in quanto la motivazione manca sugli elementi costitutivi dei danni, e in quanto sulla questione sollevata coi quesiti 23 e 24 del compromesso, il lodo era in aperta contraddizione con sè stesso, calcolando l'indennità per una piattabanda che esso stesso aveva ritenuta esclusa.

Anche per tale questione la Corte di merito incorre nel medesimo equivoco.

Considera che il ricorso deve essere accolto e che la causa deve essere rinviata ad un'altra Corte di Appello, la quale tenga presenti le considerazioni sopra esposte ed i principî di diritto qui richiamati, e dia opportuni provvedimenti a termini di legge.

Per tali motivi.

Il Supremo Collegio: accoglie il ricorso prodotto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, ed in conseguenza annulla la sentenza resa dalla Corte di Appello di Roma 24 gennaio-5 febbraio 1914 e rinvia la causa per novello esame alla Corte di Appello di Aquila, anche per le spese.

ANNO VII - N. 39

24 SETTEMBRE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, settembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO 23 *agosto* 1914 *n.* 957, *col quale viene determinato per il* 1913-1914, *il fondo di dotazione di magazzino per le ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, il quale stabilisce che ogni anno, con la legge di bilancio, debba determinarsi il fondo di dotazione di magazzino dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Considerato che, per stabilire l'ammontare del fondo predetto nell'esercizio 1913-1914, in seguito all'abolizione del progetto di assestamento del bilancio, nella quale sede veniva nei precedenti anni finanziari determinato il fondo in questione, venne proposto apposito articolo nel disegno di legge n. 183, presentato alla Camera dei deputati il 13 maggio 1914, il quale per altro non fu tradotto in legge;

Udito il Consiglio dei ministri;

sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per il tesoro, di concerto col ministro dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'ammontare del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito, per l'esercizio finanziario 1913-914, in lire 140 milioni.

---

(1) Pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 219 del 12 settembre 1914.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 *agosto* 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — RUBINI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

Ordine di Servizio N. 311. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Borgotaro e di Grondola-Guinadi.

Dalle ore 6 del giorno 15 settembre 1914 l'esercizio a doppio binario fino allora limitato da Grondola-Guinadi a Pontremoli della linea Parma-Spezia venne esteso anche al tratto Borgotaro-Grondola Guinadi.

Il disco di protezione, lato Grondola Guinadi, della stazione di Borgotaro, venne spostato a sinistra rispetto ai treni pari ai quali comanda, collocandolo a m. 714 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo. Il detto disco è preceduto a m. 593 da uno sparapetardi.

Il deviatoio incontrato di punta dai treni dispari a Grondola Guinadi e quello pure incontrato di punta dai treni pari a Borgotaro sono muniti di fermascambi di sicurezza, tipo F. S.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 *e* 7 *del Compartimento di Firenze.*

Ordine di Servizio N. 312. (M. C.).

Cambiamento di nome della stazione di Macherio.

A datare dal 1° ottobre 1914 la stazione di *Macherio,* della linea Ponte S. Pietro Locate-Seregno, assumerà la nuova denominazione di *Macherio Sovico.*

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », alle pagine 52, 125 (tab. 34) e 228, nonchè in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi analoga modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 313. (R.).

Variazioni alla nomenclatura dei conti dall'Esercizio 1913-1914.

(Vedere Ordini di Servizio N. 239 e 413 del 1913 e N. 119 e 242 del 1914).

Pag. 6. — Di seguito al primo periodo del punto 5 delle avvertenze dopo le parole « nella spesa » aggiungere:

« *; nonchè quelle per illuminazione dei piazzali e fabbricati della linea e sue dipendenze sostenute dal Movimento per conto di altri Servizi* ».

Pag. 6. — Nell'ultimo periodo del capoverso aggiunto al punto 5° delle avvertenze coll'Ordine di Servizio N. 242 del corrente anno, aggiungere dopo le parole « di quelle effettuate » le seguenti « *dai Magazzini e...* ».

Pag. 7. — Dopo il secondo alinea del punto 11 delle avvertenze, aggiungere il seguente:

« *Il Servizio Approvvigionamenti per mezzo del dipendente Ufficio* 11° *di Torino, compila la contabilità delle forniture di Magazzino relativa alle spese ordinarie di esercizio* (*Tit.* 1° *Sezione* 1ª) *ad eccezione di quella che riguarda il conto* « *Manutenzione della linea* » *e trasmette agli Uffici interessati i relativi mandati d'ordine con la sola indicazione dei conti di magazzino.*

Uguale procedimento viene eseguito per i versamenti di materie fuori uso od esuberanti, con la sola differenza che i mandati di ordine relativi sono completati dal suddetto Ufficio anche nei riguardi del conto 33 *di entrata* ».

Pag. 7. — All'ultimo alinea del punto 11 suddetto, sostituire alle parole « Per i lavori eseguiti dalle Officine » le seguenti: « *Per i lavori e le prestazioni in genere fatti dalle Officine* ».

Pag. 12. — Alla dizione attuale del sottoconto C) del conto 15 di entrata sostituire la seguente:

« C) *Introiti della pubblicità* ».

1. « *Introiti per il servizio di pubblicità di terzi nelle stazioni e nei treni* » col N. *42* di partitario;

2. « *Introiti per inserzioni, vendita pubblicazioni, e servizi vari di propaganda* » col N. *42* bis di partitario.

Pag. 23. — Al titolo VII di entrata sono istituiti i seguenti nuovi conti:

« PATRIMONIO »

« *78 - Somme fornite dalla Cassa Depositi e Prestiti* » *col N. 260* di partitario e colla seguente annotazione « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* ».

« *78 bis - Quote, in conto capitale, da reimpiegare in mutui* » col *N. 261* di partitario e coll'annotazione « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria. Bilancia col conto 106 bis della spesa* ».

« GESTIONE »

« *78 ter - Introiti della Gestione* ».

A) - « *Riscosioni per ritenute mensili agli agenti debitori* » col *N. 262* di partitario.

B) - « *Riscossioni per prelevamenti dal fondo di garanzia* col *N. 263* di partitario.

C) - « *Riscossioni per riscatti di cessioni operati dal fondo di garanzia* » col *N. 264* di partitario e coll'annotazione « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* ».

Pag. 24. — La dizione del conto *92* di entrata viene modificata come appresso:

« *92 - Contributo al fondo di garanzia per le cessioni* ».

Agli attuali sottoconti del predetto conto 92, aggiungere il seguente:

« *E*) - *Avanzi della Gestione dei mutui al personale* » col *N. 293 bis* di partitario.

Pag. 24. — Il conto 93 di entrata è soppresso.

Pag. 26. — Al conto 106 di entrata aggiungere il sotto conto:

« E) *Tasse di registro sulle cessioni* » col N. *232 bis* di partitario e coll'annotazione:

« *Art. 10 della legge 19 giugno 1913 N. 641* ».

Pag. 46. — L'attuale dizione del conto 43 di spesa è sostituita dalla seguente:

« *43 - Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere*:

A) *Per vendita biglietti di viaggio*, col N. *834* di partitario e coll'annotazione:

« Da usarsi esclusivamente dall'Ufficio di contabilità prodotti ».

B) *Per canoni e compensi vari agli Enti gerenti Uffici delle F. S. all'estero*, col N. *834* bis di partitario e coll'annotazione:

« *Da usarsi esclusivamente dal Servizio Segretariato* ».

Pag. 47. — L'attuale dizione del sottoconto A) del conto 48 della spesa è sostituita dalla seguente:

« A) *Spese per il Servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni* ».

Pag. 49. — Al conto 57 di spesa aggiungere il nuovo sottoconto:

« G) *Delle somme rimborsate per certificati di credito 3,65 %* » col *N. 896* bis di partitario.

Pag. 50. — Al paragrafo 1 delle spese accessorie aggiungere il nuovo conto:

« 65 bis - *Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa, sostenute per impianti e lavori di carattere patrimoniale* » col N. 912 di partitario.

L'istituzione di tale conto decorre dal 1° luglio c. a.

Pag. 52. — Al titolo II della spesa aggiungere il nuovo conto: « *77 ter - Aumento della dotazione di magazzino* » col N. *960* di partitario.

Pag. 52 — Al sottoconto B) del conto 78 di spesa, apporre la seguente annotazione:

« *Comprende anche i versamenti contabili eseguiti a fine di esercizio* ».

Pag. 57. — Al titolo VII della spesa sono istituiti i seguenti nuovi conti:

« PATRIMONIO »

« *106 - Somme mutuate al personale* » col N. 1068 di partitario.

« GESTIONE »

« *106 bis - Spese della gestione* ».

« A) *Quote riversate in conto capitale* » col N. *1069* di partitario e coll'annotazione: « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria. Bilancia col conto 78 bis di entrata* ».

« B) *Somme restituite alla Cassa Depositi e Prestiti in conto capitale* » col N. *1070* di partitario o coll'annotazione « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* ».

« C) *Somme versate alla Cassa Depositi e Prestiti per interessi sui capitali somministrati* » col N. *1071* di partitario e coll'annotazione « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* ».

« D) *Avanzo gestione versato al fondo di garanzia* » col N. *1072* di partitario e coll'annotazione « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* ».

« E) *Spese eventuali* » col N. *1073* di partitario.

Pag. 59. — La dizione del conto 120 di spesa, viene modificata come appresso:

« 120 - *Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni* ».

Al sottoconto *B*) di detto conto 120 di spesa apporre la seguente annotazione:

« *Compresi i rimborsi fatti agli eredi degli agenti medesimi* ».

Pag. 59. — Il conto *121* di spesa è soppresso.

Pag. 62. — Al conto 134 della spesa aggiungere il sottosconto:

« E) *Tasse di registro sulle successioni* » col N. 1172 bis di partitario e coll'annotazione:

« Art. 10 della legge 19 giugno 1913 N. 641 ».

Pag. 66. — Gli attuali sottoconti del conto 22 fuori bilancio, sono stati, con decorrenza 1° luglio corrente anno, annullati e sostituiti dai seguenti:

« a) *Locomotive, locomotori ed automotrici inscritti nello inventario dell'esercizio* » col N. *1202* di partitario;

« b) *Veicoli inscritti nell'inventario dell'esercizio* » col N. *1204* di partitario.

Detti nuovi sottoconti conservano le annotazioni di quelli precedenti ora soppressi.

Pag. 67. — Al 1° gruppo dei conti di patrimonio (fuori bilancio) viene aggiunto il seguente nuovo conto:

« 36 - *Gestione dei capitali impiegati in prestiti al personale - Mutui dal fondo pensioni* » col N. *1219* di partitario e coll'annotazione: « *Usato esclusivamente dal Servizio Ragioneria* ».

Ordine di Servizio N. 314. (M.).

Attivazione del doppio binario sul tratto Pontassieve-S. Ellero.

Dalle ore 12 del giorno 1° ottobre 1914 verrà esteso al tratto Pontassieve-S. Ellero il servizio a doppio binario ora limitato al tratto Firenze-Pontassieve.

Le Divisioni interessate provvederanno nella rispettiva competenza per l'attivazione del detto doppio binario.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Firenze.

Circolare N. 85. (M.).

Telegrammi di spostamento di incrocio.

(Vedi Circolare N. 18-1907).

Ad evitare ogni possibilità di equivoci nella trasmissione dei telegrammi di spostamento di incrocio, si dispone che la formula 27 dei telegrammi di cui la tabella pubblicata con la circolare (VII) N. 18-1907 sia sostituita con la seguente:

« Al n. . . . . . . *Tratterrò a* . . . . *tr.* . . . . *per*
« *incrociare tr.* . . . . aggiungendo *che avviserete entrare*

in . . . . (indicare il binario se non è quello di sinistra « rispetto al binario destinato all'incrociante) ».

Si richiama poi l'osservanza del disposto dell'art. 5, capov. 1, del Regolamento per la circolazione dei treni, per il *collazionamento* del telegramma suddetto, che dovrà farsi *per intero.*

Distribuito agli agenti delle classi 3 *e* 7.

Circolare N. 86. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della Fillossera.

(Vedi Circolari N. 49 e 70-1914)

A seguito delle comunicazioni fatte colle Circolari N. 49 e 70 del corrente anno, si porta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati.

PIEMONTE

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

Circondario di Acqui - *Morsasco.*

Circondario di Casale Monferrato - *Castel San Pietro Monferrato* - *Viarigi.*

Circondario di Tortona - *Castelnuovo Scrivia* - *Pontecurone.*

LOMBARDIA

PROVINCIA DI MANTOVA

Circondario di Viadana - *Sabbioneta.*

VENETO

PROVINCIA DI TREVISO

Distretto di Valdobbiadene - *Vidor.*
Distretto di Vittorio - *Follina.*

PROVINCIA DI UDINE

Circondario di Pordenone - *Azzano Decimo.*

PUGLIE

PROVINCIA DI LECCE

Circondario di Brindisi - *Carovigno.*

CALABRIE

PROVINCIA DI CATANZARO

Circondario di Cotrone - *Isola Caporizzuto.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 87. (C.).

Trasporti a domicilio a Bergamo.

Dal giorno 1° ottobre 1914 gli attuali corrispettivi per la presa e consegna delle merci a domicilio in Bergamo verranno sostituiti da quelli indicati nell'unito prospetto.

Analoghe varianti dovranno essere praticate a pag. 14 del fascicolo: « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio » edizione 1912.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, *e* 22.

Allegato alla Circolare N. 87-1914.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“ Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio ”

(Edizione 1912)

A pag. 14 sostituire le attuali indicazioni per la stazione di Bergamo con le seguenti:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) — Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obbligatoria	Pacchi ferroviali — presa e consegna non obbligatoria	Numerario e preziosi — Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Numerario e preziosi — Diritto fisso per ogni spedizione	Merci in genere (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.)	Mobilia ed oggetti voluminosi (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.)	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.)	Mobilia ed oggetti voluminosi (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.)	Granaglie cereali e farine (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.)	Tassa minima per ogni spedizione	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Bergamo parte bassa	0.15	—	0.30	0.20	0.30	0.95	0.30	0.25	0.95	0.25	0.25	
	(*) Bergamo parte alta	—	0.[illegible]0	0.30	0.20	0.60	1.65	0.60	0.50	1.65	0.50	0.50	

Circolare N. 88. (C. M.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270 e Circolari N. 76 e 83 del 1914).

A seguito delle comunicazioni fatte con le Circolari N. 76 e 83 c. a. circa i divieti di esportazione dal Regno, e come fu già partecipato coi telegrammi indirizzo VI N. M 5/12/6046 e N. M 5/12/6063 rispettivamente in data 19 e 21 settembre, si avverte che il Ministero delle Finanze ha permesso l'esportazione dei *cascami di cotone* e delle *pelli di capretto e di agnello tanto crude che conciate*.

Inoltre il detto Dicastero si è riservato di autorizzare la esportazione delle *carrube* su domanda degli interessati, ed ha pure autorizzato l'esportazione nella Svizzera e nell'Inghilterra di determinate quantità di *zucchero* che saranno spedite da diversi zuccherifici.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22 *e controllori del materiale.*

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 8v-1914.*

CONDOTTE DEVIATE

in casi d'interruzione

CASO I°.

Interruzione sulla linea Falconara-Rimini.

Condotte deviate ascendenti.

Sei da Foggia a Roma Tuscolana, via Caserta, di tonn. 500.

Quattro da Roma Tuscolana di Tonn. 750, delle quali una per Sampierdarena, due per Parma via Sarzana ed una per Bologna via Pisa Lucca Pistoia.

Sei da Ancona, delle quali 4 di tonn. 500 per Faenza, via Pontassieve-Borgo S. Lorenzo, e due di tonn. 420 per Bologna via Pistoia.

Una da Castellammare Adriatico ad Orte via Portonaccio.

Condotte deviate discendenti.

Una da Parma a Foggia via Pisa Caserta.

Due da Faenza ad Ancona via Borgo S. Lorenzo Pontassieve.

Orario delle condotte deviate ascendenti.

STAZIONI	Numero delle condotte					
	102	**104**	**106**	**108**	**110**	**112**
Foggia	**7601** 0.30	**7605** 3.33	**7137** 5.35	**7607** 9.48	**7609** 13.20	**7611** 13.57
Ariano	4.— 4.11	7.23 **7137** 7.54	7.50 **7605** 9.40	14.47 16.52	18.35 20.35	21.54 21.55
Benevento	5.33 **7137** 10.15	9.55 **7603** 10.30	11.3 12.50	19.3 21.11	22.29 23.6	1.3 1.13
Caserta	12.7 **7464** 12.30	14.40 **7466** 14.55	17.31 **7476** 18.13	0.54 **7452 rit.** 0.50	2.23 **7454** 4.24	4.13 **7132** 5.44
Caianello	— 13.50	16.36 **ZZ** 17.35	— 20.2	3.43 4.—	6.31 6.36	7.14 7.20
Cassino	14.36 14.42	18.20 18.26	20.48 20.54	4.50 6.50	7.24 **7132** 8.14	8.4 **7454** 8.20
Roma Tuscolana	18.56 —	21.56 —	0.55 —	11.20 —	12.46 —	15.54 —

STAZIONI	Numero delle condotte			
	144	146	148	150
Roma Tuscolana	9702 0.34	9708 5.35	9714 13.49	9720 15.22
Grosseto	7.27 7.45	11.56 14.—	19.36 20.10	22.54 9736 0.45
Livorno Centrale	13.5 Speciale 13.52	19.34 Speciale 19.41	0.56 Speciale 2.40	5.26 Speciale 6.10
Pisa P. N.	14.30 6068 20.5	20.18 8362 22.17	3.15 8330 7.11	6.55 9415 11.15
Sarzana	22.54 23.10	0.44 2.40	9.49 8958 10.10	↓
Spezia	↓	3.15 Speciale 4.6	↓	↓
Genova Brignole	↓	9.34 9.53	↓	↓
Sampierdarena Scalo	↓	10.16 —	↓	↓
Pistoia	↓		↓	15.53 9536 | 9526 16.20 | 20.1
Bagni della Porretta	↓		↓	19.38 | 22.1 9526 22.10
Bologna	↓		↓	23.53 —
Santo Stefano	23.30 23.50		10.30 8948 | 6064 11.52 | 14.10	

STAZIONI	Numero delle condotte					
	144		148			
Villafranca Bagnone	1.2		12.52		15.39	
	6068	20 C	8948	zz	6064	8934
	1.41	2.31	13.45	14.47	15.58	17.1
Pontremoli	2.44	3.7	14.30	15.24	16.39	17.30
			6064		8984	20 C
	2.55	3.32	17.—	16.—	18.40	20.5
Grondola Guinadi	3.29	4.6	17.34	16.34	19.14	20.39
	8938		8934		8932	
	5.56		19.20		21.40	
Parma	8.33		22.20		23.47	
	—		—		—	

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

STAZIONI	Numero delle condotte						
	152	154	156	158	160	162	164
Ancona	9233 1.10	9237 3.—	8081 13.—	8075 15.40	9257 19.12	9259 21.20	
Fabriano	5.58 6.14	6.49 7.27	15.49 15.59	19.51 20.53	23.9 23.22	0.43 0.53	
Foligno	8.54 9340 rit. 8.43	10.6 9344 12.35	18.23 9352 19.23	23.30 23.50	1.43 9332 1.44	4.17 9336 6.30	
Terni	↓	↓	↓	2.27 2.37	↓	↓	
Castellammare Adriatico	↓	↓	↓	↓	↓	↓	9969 5.45
Portonaccio	↓	↓	↓	↓	↓	↓	22.29 9752 0.28
Orte	↓	↓	↓	3.20 7482 4.30	↓	↓	3.— —
Chiusi	↓	↓	↓	6.58 8.30	↓	↓	
Terontola	13.21 9760 15.1	17.40 9778 19.57	23.10 9776 0.40	9.— 9.1	6.9 7484 10.2	11.34 9526 13.25	

STAZIONI	Numero delle condotte					
	152	**154**	**156**	**158**	**160**	**162**
Pontassieve	18.4 **9886** 20.20	1.26 **9872** 1.52	6.8 6.10	12.9 **Speciale** 12.10	12.58 **7482** 13. —	16.53 **9884** 17.9
Borgo S. Lorenzo	22.9 **9606** 22.19 — **9608** 23.—	3.42 **9582** 4.35 — **9574** 5.55	↓	↓	14.21 **7482** 14.50 — **7482 S** 15.33	19.25 **9580** 20.46 — **9604** 21.27
Marradi	0.10 — 1.12 **9608** 2.30	6.35 — 7.34 **9576** 9.20	↓	↓	16.58 — 17.14 **7482** 17.30	22.32 — 23.9 **9580** 23.30
Faenza	3.14 —	10.9 —	↓	↓	18.33 —	0.18 —
Firenze Campo Marte			6.36 **9518 A** 6.50	12.35 **9154** 13.30		
Rifredi			7.5 **9518** 7.27	13.45 **9530** 13.50		
Pistoia			8.12 8.48	15.23 15.34		
Bagni della Porretta			11.23 11.36	18.36 19.25		
Bologna			13. — —	21.36 —		

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

Orario delle condotte deviate discendenti.

STAZIONI	Numero delle condotte		
	105	**107**	**109**
	Viaggia fino Parma con l'orario della condotta N. 1	Viaggia fino Faenza con l'orario della condotta N. 3	Viaggia fino Faenza con l'orario della condotta N. 5
Parma	2.17 **8927** 3.43		
Faenza	↓	13.45 **9577** 16.10	3.22 **9383** 5.15
Santo Stefano	11.52 **8953 rit.** 11.41	↓	↓
Sarzana	11.51 **8373** 14.40		
Pisa P. N.	19.12 **speciale** 21.10		
Livorno Centrale	21.42 **9725** 23.25		
Grosseto	4.8 **9701** 7.18	↓	↓

STAZIONI	Numero delle condotte		
	105	107	109
Marradi	↓	17.55 18.35	6.25 6.38
Borgo S. Lorenzo		20.30 **9891** 20.45	8.15 **8979** 8.30
Pontassieve		22.20 **9775** 23.24	10.23 **9761 rit.** 10.20
Terontola		5.32 **9341** 7.30	16.34 **9353** 17.56
Foligno		13.7 **9256** 16.35	22.19 **9246** 22.54
Ancona	↓	1.39 —	6.31 —
Roma Tuscolana	13.25 **7131** 14.29		
Cassino	19.10 19.20		
Caserta	22.14 **7622** 1.40		
Foggia	15.45		

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

CASO 2°.

Interruzione sulla linea Falconara-Bologna (Bologna compresa)

Condotte deviate ascendenti.

Sei da Foggia a Roma Tuscolana, via Caserta, di tonn. 500.

Quattro da Roma Tuscolana, delle quali due di tonn. 500 per Parma via Sarzana e 2 di tonn. 750 per Novi S. Bovo.

Sei da Ancona a Firenze Campo di Marte di tonn. 500 via Foligno-Terontola.

Quattro da Firenze Campo di Marte, delle quali 2 per Parma, via Pisa, di tonn. 500 e 2 per Novi S. Bovo, via Pisa, di tonn. 750.

Una da Castellammare Adriatico ad Orte via Portonaccio.

Condotte deviate discendenti.

Una da Novi S. Bovo a Brindisi via Roma Tuscolana Potenza.

Una da Brescia a Brindisi via Roma Tuscolana-Potenza.

Orario delle condotte deviate ascendenti.

STAZIONI	Numero delle condotte					
	102	104	106	108	110	112
Foggia	7601 0.30	7605 3.33	7137 5.35	7607 9.48	7609 13.20	7611 13.57
Ariano	4.— 4.11	7.23 7137 7.54	7.50 7605 9.40	14.47 16.52	18.35 20.35	21.54 21.55
Benevento	5.33 7137 10.15	9.55 7603 10.30	11.3 12.50	19.3 21.11	22.29 23.6	1.3 1.13
Caserta	12.7 7464 12.30	14.40 7466 14.55	17.31 7476 18.13	0.54 7452 rit. 0.50	2.23 7454 4.24	4.13 7132 5.44
Caianello	— 13.50	16.36 ZZ 17.35	— 20.2	3.43 4.—	6.31 6.36	7.14 7.20
Cassino	14.36 14.42	18.20 18.26	20.48 20.54	4.50 6.50	7.24 7132 8.14	8.4 7454 8.20
Roma Tuscolana	18.56 —	21.56 —	0.55 —	11.20 —	12.46 —	15.54 —

STAZIONI	Numero delle condotte			
	114	**116**	**118**	**120**
Roma Tuscolana	**9704** 1.56	**9714** 13.49	**9720** 15.22	**9722** 17.14
Grosseto	8.50 **6068** 9.35	19.36 20.10	22.54 **9736** 0.45	1.44 **Speciale** 3.20
Campiglia	12.59 13. --	21.49 22.50	2.58 3.10	5.25 **9742 rit.** 5.20
Livorno Centrale	15.4 16.19	0.56 **Sp ae** 2.40	5.26 **Speciale** 6.10	7.29 **Speciale** 8.5
Pisa P. N.	16.52 **8358** 18.30	3.15 **8330** 7.11	6.55 **8350** 9.36	8.45 **ZZ** 11.40
Sarzana	21.46 22. —	9.49 **8958** 10.10	11.41 11.50	13.8 13.15
Spezia	22.29 **Speciale** 23.45	↓	12.18 **Speciale** 14.49	↓

STAZIONI	Numero delle condotte 114	116	116	118	120	120
S. Stefano		10.30 8948 11.52			13.30 6064 14.10	
Villafranca Bagnone		12.52 8948 13.45	 ZZ 14.47		15.39 6064 15.58	 8934 17.1
Pontremoli		14.30 6064 17.—	15.24 16.—		16.39 8934 18.40	17.30 26 C 20.5
Grondola Guinadi		17.34 8934 19.20	16.34		19.14 8932 21.40	20.39
Fornovo		21.24 21.39			22.58 23.—	
Parma		22.20 —			23.47 —	
Genova Brignole	5.14 5.51			20.2 20.53		
Sampierdarena Scalo	6.14 8068 7.37			21.16 8098 21.42		
Ronco	8.58 9.32			23.3 0.15		
Novi S. Bovo	10.58 —			1.20 —		

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo per gli speciali sono approssimative.

STAZIONI	NUMERO DELLE CONDOTTE						
	122	124	126	128	130	132	134
Ancona	9233 1.10	9237 3.—	8081 13.—	8075 15.40	9257 19.12	9259 21.20	
Fabriano	5.58 6.14	6.49 7.27	15.49 15.59	19.51 20.53	23.9 23.22	0.43 0.53	
Foligno	8.54 9340 rit. 8.43	10.6 9344 12.35	18.23 9352 19.23	23.30 23.50	1.43 9332 1.44	4.17 9336 6.30	
Castellammare Adriatico	↓	↓	↓	↓	↓	↓	9969 5.45
Portonaccio	↓	↓	↓	↓	↓	↓	22.29 9752 0.28
Orte	↓	↓	↓	3.20 7482 4.30	↓	↓	3.— —
Terontola	13.21 9760 15.1	17.40 9778 19.57	23.10 9776 0.40	9.10 7484 10.2	6.49 7482 9.11	11.34 9526 13.25	
Pontassieve	18.4 18.5	1.26 1.57	6.8 6.10	12.58 9774 13.10	12.9 Speciale 12.10	16.53 16.54	
Firenze C. M.	18.27 —	2.24 —	6.36 —	14.14 —	12.35 —	17.16 —	

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

STAZIONI	Numero delle condotte			
	136	**138**	**140**	**142**
Firenze C. Marte	**9148** 8.20	**9154** 13.30	**9156** 15.40	**Speciale** 18.55
Rifredi	8.35 **9860** 8.52	13.45 **Speciale** 13.50	15.55 **Speciale** 17.55	19.10 **9866** 20.15
Firenze P. P.	9.4 **9478** 9.11	14.5 **9466** 14.35	18.10 **9482** 18.46	20.27 **9468** 20.29
Empoli	10.43 10.50	15.35 16.50	19.39 19.45	21.20 **Speciale** 21.30
Pisa C.	12.30 **9419** 14.44	18.35 **Speciale** 19.55	21.3 **8362** 22.10	24.— **8344** 1.—
Pisa P. N.	14.53 **5024** 15.12	20.4 **6068** 20.5	— 22.17	1.6 **8328** 3.14
Sarzana	20.50 21.52	22.54 23.10	0.44 2.40	6.54 **8330** 10.—
Spezia	↓	↓	3.15 **Speciale** 4.6	10.44 12.9

STAZIONI	Numero delle condotte			
	136	138	140	142
Santo Stefano	22.12 22.30	23.30 23.50	↓	↓
Villafranca Bagnone	23.35 5024 | 6086 23.43 | 0.10	1.2 6068 | 20 C 1.41 | 2.31	↓	↓
Pontremoli	0.23 | 0.50 0.54 | 1.32	2.44 | 3.7 2.55 | 3.32	↓	↓
Grondola Guinadi	1.28 | 2.6 6068 3.40	3.29 | 4.6 8938 5.56	↓	↓
Fornovo	6.50 8938 7.41	7.37 Speciale 9.18	↓	↓
Parma	8.33 —	10.5 —	↓	↓
Genova Brignole			9.34 9.53	17.31 Speciale 19.41
Sampierdarena Scalo			10.16 8074 10.32	20.10 5468 21.16
Ronco			12.23 12.42	22.37 8096 22.38
Novi S. Bovo			14.36 —	23.42 —

vvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

Orario delle condotte deviate discendenti.

STAZIONI	N. delle condotte 101	N. delle condotte 103	STAZIONI	N. delle condotte 101	N. delle condotte 103
Novi S. Bovo	**8083** 22. 16	Viaggia fino Brescia coll orario della condotta N. 5.	Grosseto	1. 2 2. —	12. 3 **9709** 12. 21
Sampierdarena Scalo	1. 47 **8331** 2. 4		Roma Tuscolana	12. 13 **7465** 15. 30	19. 41 **7469** 20. 29
Genova Brignole	2. 27 2. 45		Cassino	22. 45 0. 50	1. 44 3. 50
Spezia	7. 11 7. 35		Cancello	4. 40 **Speciale** 5. 15	8. — **7686** 10. 30
Brescia		9. 35 **8831** 11. —	Mercato S. Severino	7. 30 **8111 rit.** 7. 20	15. — **8121** 15. 41
Parma		16. 12 **8937** 17. 5	Salerno	8. 25 **Speciale** 8. 52	16. 37 **7125** 18. 38
Santo Stefano	↓	21. 45 22. 12	Battipaglia	10. 58 **8003** 11. 10	19. 19 **8015** 21. 50
Sarzana	8. 21 8. 55	22. 22 **8391** 23. 50	P. tenza	19. 45 20. 20	3. 51 4. 30
Pisa P. N.	14. 47 **Speciale** 17. 5	3. 43 **Speciale** 4. 10	Taranto	4. 3 5. 10	12. 22 12. 50
Livorno Centrale	17. 42 **9727** 18. 25	4. 47 **9713** 5. —	Brindisi	7. 34 —	15. 46 —

Avvertenza. - Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

CASO 3°.

Interruzioni sulla linea Termoli-Rimini.

Condotte deviate ascendenti.

Sei da Foggia a Roma Tuscolana, via Caserta, di tonn. 500.

Quattro da Brindisi, delle quali una per Caserta, via Potenza Mercato S. Severino, e tre per Roma Tuscolana, via Potenza Mercato S. Severino, di tonn. 500 ognuna.

Otto da Roma Tuscolana, delle quali 4 di tonn. 500 per Faenza, via Pontassieve Borgo S. Lorenzo, e quattro di tonn. 750 per Novi S. Bovo.

Condotte deviate discendenti.

Quelle previste pel caso 2°.

Orario delle condotte deviate ascendenti.

STAZIONI	Numero delle condotte					
	102	104	106	108	110	112
Foggia	7601 0.30	7605 3.33	7137 5.35	7607 9.48	7609 13.20	7611 13.57
Ariano	4.— 4.11	7.23 7137 7.54	7.50 7605 9.40	14.47 16.52	18.35 20.35	21.54 21.55
Benevento	5.33 7137 10.15	9.55 7603 10.30	11.3 12.50	19.3 21.11	22.29 23.6	1.3 1.13
Caserta	12.7 7464 12.30	14.40 7466 14.55	17.31 7476 18.13	0.54 7452 rit. 0.50	2.23 7454 4.24	4.13 7132 5.44
Caianello	— 13.50	16.36 ZZ 17.35	-- 20.2	3.43 4.—	6.31 6.36	7.14 7.20
Cassino	14.36 14.42	18.20 18.26	20.48 20.54	4.50 6.50	7.24 7132 8.14	8.4 7454 8.20
Roma Tuscolana	18.56 —	21.56 —	0.55 —	11.20 —	12.46 —	15.54 —

STAZIONI	Numero delle condotte			
	164	**166**	**168**	**170**
Brindisi	**8120** 0.17	**8030** 8.4	**8002** 12.58	**8012** 18.44
Taranto	3.2 4.38	11.2 12.22	16.13 **8018** 17.58	22.50 0.14
Potenza	11.50 12.—	20.15 21.10	2.21 3.10	8.17 **Speciale** 8.35
Sicignano	14.55 **Speciale** 15.5	1.8 2.3	6.19 6.25	11.1 11.11
Battipaglia	17.24 17.32	3.26 3.36	7.30 **ZZ** 8.—	12.6 12.14
Salerno	18.13 **8122** 18.33	5.10 **8110** 8.8	8.52 9.57	13.— **8116** 13.20
Mercato S. S.	20.9 **7685** 20.32	9.21 **7681** 10.42	11.— **7683** 13.4	14.11 **7679** 16.4
Cancello	23.41 **7130** 1.26	13.— **7466** 14.20	16.40 **4888 bis** 17.19	18.43 **6594 bis** 21.5
Caserta	1.44 —	14.39 **7470** 17.25	17.42 **7482** 20.25	21.23 21.30

STAZIONI	Numero delle condotte		
	166	168	170
Sparanise	— 18. 3	— 21. 2	22. 12 7474 23. —
Caianello	— 18. 45	— 21. 36	28. 43 24. —
Cassino	19. 31 19. 38	22. 20 22. 30	0. 50 1. —
Roma Tuscolana	0. 5 —	2. 11 —	6. 8 —

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

STAZIONI	Numero delle condotte			
	172	174	176	178
Roma Tuscolana	**Speciale** 3.40	**Speciale** 6.20	**Speciale** 13.10	**9954** 19.20
Portonaccio	3.50 **9756** 4.24	6.30 **9760** 7.1	13 20 **9764** 13.51	19.30 **9768** 20.6
Chiusi	10.18 **9526** 12.8	13.33 14.5	19.58 21.45	1.39 3.32
S. Giovanni Valdarno	16.5 16.8	17.20 17.23	2.6 3.14	7.21 **9766** 8.48
Pontassieve	16.58 **9884** 17.9	18.4 **9886** 20.20	4.22 **9876** 5.59	9.59 **9882** 12.12
Borgo S. Lorenzo	19.25 **9580** / **9604** 20.46 / 21.27	22.9 **9606** / **9608** 22.19 / 23.—	7.18 **6320** / **9584** 7.50 / 9.35	13.58 **7482** / **7482 S** 14.50 / 15.33
Marradi	22.32 / 23.9 **9580** 23.30	0.10 / 1.12 **9608** 2.30	9.29 / 11.29 **9584** 12.5	16.58 / 17.14 **7482** 17.30
Faenza	0.18 —	3.14 —	12.55 —	18.33 —

Avvertenze. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

STAZIONI	Numero delle condotte			
	180	182	184	186
Roma Tuscolana	**9702** 0.34	**9708** 5.35	**9712** 10.49	**9720** 15.22
Grosseto	7.27 7.45	11.56 14 —	15.54 **9730** 17.35	22.54 **9736** 0.45
Livorno Centrale	13.5 **Speciale** 13.52	19.34 **Speciale** 19.41	21.13 **Speciale** 21.20	5.26 **Speciale** 6.10
Pisa P. N.	14.30 **8358** 18.30	20.18 **8362** 22.17	22.10 **8328** 3.14	6.55 **8350** 9.36
Sarzana	21.46 22. -	0.44 2.40	6.54 **8330** 10.—	11.41 11.50
Spezia	22.29 **Speciale** 23.45	3.15 **Speciale** 4.6	10.44 12.9	12.18 **Speciale** 14.49

STAZIONI	Numero delle condotte			
	180	**182**	**184**	**186**
Genova B.	5.14 5.51	9.34 9.53	17.31 **Speciale** 19.41	20.2 20.53
Sampierdarena Scalo	6.14 **6068** 7.37	10.16 **8074** 10.32	20.10 **5468** 21.16	21.16 **8098** 21.42
Ronco	8.58 9.32	12.23 12.42	22.37 **8096** 22.38	23.3 0.15
Novi S. Bovo	10.58 —	14.36 —	23.42 —	1.20 —

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

Orario delle condotte deviate discendenti

Condotte 101 e 103

previste per l'interruzione Falconara-Bologna

(2° Caso).

CASO 4°.

Interruzione sulla linea Termoli-Bologna (Bologna compresa).

Condotte deviate ascendenti.

Sei da Foggia a Roma Tuscolana, via Caserta, di tonn. 500.

Quattro da Brindisi, delle quali una per Caserta, via Potenza Mercato S. Severino, e tre per Roma Tuscolana, via Potenza Mercato S. Severino, di tonn. 500 ognuna.

Sette da Roma Tuscolana, delle quali 3 di tonn. 670 per Parma, via Arezzo - Firenze - Empoli - Pisa, e 4 di tonn. 750 per Novi S. Bovo.

Condotte deviate discendenti.

Quelle previste pel caso 2°.

Orario delle condotte deviate ascendenti.

STAZIONI	Numero delle condotte					
	102	104	106	108	110	112
Foggia	7601 0.30	7605 3.33	7137 5.35	7607 9.48	7609 13.20	7611 13.57
Ariano	4.— 4.11	7.23 7137 7.54	7.50 7605 9.40	14.47 16.52	18.35 20.35	21.54 21.55
Benevento	5.33 7137 10.15	9.55 7603 10.30	11.3 12.50	19.3 21.11	22.29 23.6	1.3 1.13
Caserta	12.7 7464 12.30	14.40 7466 14.55	17.31 7476 18.13	0.54 7452 rit. 0.50	2.23 7454 4.24	4.13 7132 5.44
Caianello	— 13.50	16.36 ZZ 17.35	— 20.2	3.43 4.—	6.31 6.36	7.14 7.20
Cassino	14.36 14.42	18.20 18.26	20.48 20.54	4.50 6.50	7.24 7132 8.14	8.4 7454 8.20
Roma Tuscolana	18.56 —	21.56 —	0.55 —	11.20 —	12.46 —	15.54 —

STAZIONI	Numero delle condotte			
	164	**166**	**168**	**170**
Brindisi	**8020** 0.17	**8030** 8.4	**8002** 12.58	**8012** 18.44
Taranto	3.2 4.38	11.2 12.22	16.13 **8018** 17.58	22.50 0.14
Potenza	11.50 12.—	20.15 21.10	2.21 3.10	8.17 **Speciale** 8.35
Sicignano	14.55 **Speciale** 15.5	1.8 2.3	6.19 6.25	11.1 11.11
Battipaglia	17.24 17.32	3.26 3.36	7.30 **ZZ** 8.—	12.6 12.14
Salerno	18.13 **8182** 18.33	5.10 **8110** 8.8	8.52 9.57	13.— **8116** 13.20
Mercato S.S.	20.9 **7685** 20.32	9.21 **7681** 10.42	11.— **7683** 13.4	14.11 **7679** 16.4
Cancello	23.41 **7130** 1.26	13.— **7466** 14.20	16.40 **4888** bis 17.19	18.43 **6594** bis 21.5

STAZIONI	Numero delle condotte			
	164	166	168	170
Caserta	1.44 —	14.39 7470 17.25	17.42 7482 20.25	21.23 21.30
Sparanise		— 18.3	— 21.2	22.12 7474 23.—
Caianello		— 18.45	— 21.36	23.43 24.—
Cassino		19.31 19.38	22.20 22.30	0.50 1.—
Roma Tuscolana		0.5 —	2.11 —	6.8 —

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

STAZIONI	Numero delle condotte						
	188	190	192	180	182	184	186
Roma Tuscolana	Speciale 1.50	Speciale 9.10	Speciale 13.10	9702 0.34	9708 5.35	9712 10.49	9720 15.22
Portonaccio	2.— 7482 2.30	9.20 9762 9.50	13.20 9764 13.51	↓	↓	↓	↓
Chiusi	6.58 8.30	14.52 9778 18.15	19.58 21.45	↓	↓	↓	↓
Grosseto	↓	↓	↓	7.27 7.45	11.56 14.—	15.54 9730 17.35	22.54 9736 0 45
Livorno Centr.	↓	↓	↓	13.5 Speciale 13.52	19.34 Speciale 19.41	21.13 Speciale 21.20	5.26 Speciale 6.10
S. Giovanni Valdarno	11.20 11.25	23.49 23.59	2.6 3.14	↓	↓	↓	↓
Pontassieve	12.9 Speciale 12.10	1.26 1.57	4.22 4.23	↓	↓	↓	↓
Firenze C. Marte	12.35 9154 13.30	2.24 Speciale 3.10	4.49 9148 8.20	↓	↓	↓	↓

STAZIONI	Numero delle condotte						
	188	190	192	180	182	184	186
Rifredi	13.45 Speciale 13.50	3.25 9858 3.53	8.35 9860 8.52	↓	↓	↓	↓
Firenze P.P.	14.5 9466 14.35	4.5 9472 4.11	9.4 9478 9.11	↓	↓	↓	↓
Empoli	15.35 16.50	4.59 5.10	10.43 10.50	↓	↓	↓	↓
Pisa C.	18.35 Speciale 19.55	6.23 8330 6.55	12.30 5024 15.—	↓	↓	↓	↓
Pisa P. N.	20.4 6068 20.5	7.5 7.11	15.8 15.12	14.30 8358 18.30	20.18 8362 22.17	22.10 8328 3.14	6.55 8350 9.36
Sarzana	22.54 23.10	9.49 8958 10.10	20.50 21.52	21.46 22.—	0.44 2.40	6.54 8330 10.—	11.41 11.50
Spezia	↓	↓	↓	22.29 Speciale 23.45	3.15 Speciale 4.6	10.44 12.9	12.18 Speciale 14.49

STAZIONI	Numero delle condotte			
	188	**190**	**190**-*bis*	**192**
Santo Stefano	23.30 23.50	10.30 **8948** 11.52	— **6064** 14.10	22.12 22.30
Villafranca Bagnone	1.2 **6068** 1.41 | **20 C** 2.31	12.52 **8948** 13.45 | **Z Z** 14.47	15.39 **8934** 17.1 | **6064** 15.58	23.35 **5024** 23.43 | **6086** 0.10
Pontremoli	2.41 - 2.55 | 3.7 - 3.32	14.30 **6064** 17.— | 15.24 - 16.—	17.30 **26 C** 20.5 | 16.39 **8934** 18.40	0.23 - 0.54 | 0.50 - 1.32
Grondola Guinadi	3.29 | 4.6 **8938** 5.56	17.34 | 16.3 **8934** 19.20	20.30 | 19.14 **8932** 21.40	1.28 | 2.6 **6068** 3.40
Fornovo	7.37 **Speciale** 9.18	21.24 21.39	22.58 23.—	6.50 **8938** 7.41
Parma	10.5 —	22.20 —	23.47 —	8.33 —

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

STAZIONI	Numero delle condotte			
	180	**182**	**184**	**186**
Genova Brignole	5.14 5.51	9.34 9.53	17.31 **Speciale** 19.41	20.2 20.53
Sampierdarena Scalo	6.14 **6068** 7.37	10.16 **8074** 10.32	20.10 **5468** 21.16	21.16 **8098** 21.42
Ronco	8.58 9.32	12.23 12.42	22.37 **8096** 22.38	23.3 0.15
Novi S. Bovo	10.58 —	14.36 —	23.42 —	1.20 —

Avvertenza. — Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

Orario delle condotte deviate discendenti

Condotte 101 e 103

previste per l'interruzione Falconara-Bologna

(2° Caso).

CASO 5°.

Interruzione sulla linea Bari-Bologna (Bologna compresa).

Condotte deviate ascendenti.

Quattro da Brindisi a Cancello, via Potenza-Mercato S. Severino, di tonn. 500.

Tre da Cancello a Novi S. Bovo di tonn. 670.

Condotte deviate discendenti.

Quelle previste pel caso 2°.

Orario delle condotte deviate ascendenti.

STAZIONI	Numero delle condotte			
	164	166	168	170
Brindisi	8020 0.17	8030 8.4	8002 12.58	8012 18.44
Taranto	3.2 4.38	11.2 12.22	16.13 8018 17.58	22.50 0.14
Potenza	11.50 12 —	20.15 21.10	2.21 3.10	8.17 Speciale 8.35
Sicignano	14.55 Speciale 15.5	1.8 2.3	6.19 6.25	11.1 11.11
Battipaglia	17.24 17.32	3.26 3.36	7.30 Z.Z. 8 —	12.6 12.14
Salerno	18.13 8122 18.33	5.10 8110 8.8	8.52 9.57	13 — 8116 13.20
Mercato S. Severino	20.9 7685 20.32	9.21 7681 10.42	11 — 7683 13.4	14.11 7679 16.4
Cancello	23.41 —	13 — —	16.40 —	18.43 —

Avvertenze. — Le ore di partenze e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

STAZIONI	Numero delle condotte		
	194	196	198
Cancello	7130 1.26	7476 17.48	6594-bis 21.5
Caserta	1.44 1.54	18.5 18.13	21.23 21.30
Sparanise	2.37 2.42	18.51 19.27	22.12 7474 23. —
Teano	2.55 7452 3.20	19.39 19.40	23.15 23.20
Cassino	4.50 6.50	20.48 7466 21.50	0.50 1. —
Roma Tuscolana	11.20 9720 15.22	1.50 9704 1.56	6.8 9710 6.56
Grosseto	22.54 9736 0.45	8.50 6068 9.35	14.25 9730 17.35
Livorno Centrale	5.26 Speciale 6.10	15.4 16.19	21.13 Speciale 21.20

STAZIONI	Numero delle condotte		
	194	**196**	**198**
Pisa P. N.	6.55 **8330** 7·11	16.52 **8358** 18.30	22.10 **8364** 23.6
Sarzana	9.49 10.—	21.46 22.—	1 54 **8362** 2.40
Spezia	10.44 12.9	22.29 **Speciale** 23.45	3.15 **Speciale** 4.6
Genova Brignole	17.31 **Speciale** 19.41	5.14 5.51	9.34 9.53
Sampierdarena Scalo	20.10 **5468** 21.16	6.14 **6068** 7.37	10.16 **8074** 10.32
Ronco	22.37 **8096** 22.38	8.58 9.32	12.23 12.42
Novi S. Bovo	23.42 —	10.58 —	14.36 —

Avvertenze. - Le ore di partenza e di arrivo indicate per gli speciali sono approssimative.

Orario delle condotte deviate discendenti

Condotte 101 e 103

previste per l'interruzione Falconara-Bologna

(2° Caso)

Circolare N. 19v (M.).

Inventario dei carri di Amministrazioni ferroviarie estere od inscritti nei parchi delle medesime.

Il giorno 1° del prossimo ottobre alle ore 17 si dovrà eseguire un inventario, per numero di servizio, dei carri di Amministrazioni ferroviarie estere e dei carri di proprietà privata inscritti nei parchi delle medesime, in rimanenza, carichi o vuoti, buoni o guasti, nelle Stazioni o giacenti sui binari di deposito fuori Stazione, nelle Squadre di rialzo, nei Depositi, negli Stabilimenti raccordati, nei recinti delle Dogane, nelle Officine, ecc.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi stazione prenderanno preventivi accordi coi dirigenti i Depositi, le Squadre di rialzo, ecc. che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli agenti di stazione incaricati della constatazione.

A cura dei capi treno saranno inventariati i carri esteri in composizione a tutti i treni (viagiatori, misti, merci, ecc.), che alle ore 17 si trovano, o dovrebbero trovarsi, in viaggio, anche se i treni medesimi, all'ora stessa, siano fermi in una qualsiasi stazione intermedia del percorso.

I carri in composizione ai treni che, secondo l'orario, debbono partire dalla stazione originaria alle ore 17 precise, saranno inventariati dalla stazione; analogamente dalla stazione ove terminano la corsa, dovranno essere inventariati i carri in composizione ai treni che vi arrivano, secondo l'orario, alle ore 17.

Per la raccolta dei dati inventariali si farà uso della distinta allegata alla presente Circolare, sulla quale si indicheranno, per ogni carro rintracciato: il numero di servizio e la marca della Amministrazione proprietaria e, pei carri privati, il numero di servizio e la marca della Amministrazione ferroviaria nel cui parco sono inscritti.

Le Divisioni del Movimento rimetteranno in tempo ai Capi conduttori principali un adeguato quantitativo delle distinte inventariali, ed i Capi conduttori principali ne forniranno un esemplare a tutti i Capi treno dei treni che per ragione di orario devono trovarsi in viaggio alle ore 17.

Le Stazioni e le Officine rimetteranno; la sera stessa la distinta inventariale, anche se negativa, al Servizio del Movimento (Ufficio Materiale mobile); i Capi treno la consegneranno alla Stazione terminale del treno e questa la manderà, unitamente alla propria distinta inventariale, al predetto indirizzo.

Le stazioni tutte terranno copia in atti dei risultati dell'inventario; quelle che ritirano le distinte dei treni in viaggio alle ore 17 terranno copia anche delle distinte medesime.

Raccomandasi a tutti gl'interessati la massima esattezza in queste operazioni inventariali.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 11, 15, 40. 41 *e* 42.

Allegato alla Circolare N. 19v-1914.

FERROVIE DELLO STATO

Stazione di ....

Officina di ....

Treno N. ....

INVENTARIO, alle ore 17 del 1° ottobre 1914, dei carri di Amministrazioni ferroviarie estere o inscritti nei parchi delle medesime.

Marca dell'Amministrazione proprietaria od immatricolante	Numero di servizio del carro	Marca dell'Amministrazione proprietaria od immatricolante	Numero di servizio del carro

li .... *1914* Il .... (*)

(*) *Capo Stazione - Ing. Capo dell'Officina - Capo treno*

Distinta inventariale da spedire al Servizio Movimento (Ufficio Materiale mobile).

Circolare N. 197 (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazione della rete alle ore 17 del giorno 15 ottobre 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare, così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI^{CR}_{Z} N. 18.995; 18.998; 19.000.

CI^{CR}_{Z} » 41.371; 41.374; 41.737.

CARRI.

F N. 178.800; 178.807.

L N. 475.814 a 475.816; 475.823 a 475.825; 475.837 a 475.839; 476.000 a 476.002; 476.010 a 476.013; 476.054 a 476.056; 476.069 a 476.071; 476.072 a 476.074; 476.085 a 476.087; 476.200 a 476.202; 476.210 a 476.212; 476.221 a 476.223;

476.470 a 476.472; 479.165 a 479.167; 479.170 a 479.172;
479.178 a 479.180; 479.332 a 479.334; 479.344 a 479.347;
479.500 a 479.502; 479.512 a 479.514; 479.526 a 479.528;
479.539 a 479.541; 479.557 a 479.559; 479.700 a 479.702;
479.720 a 479.722; 479.736 a 479.738; 479.925 a 479.927;
479.935 a 479.937; 479.985 a 479.987.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, ed ai Controllori del materiale.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Circolare N. 155R (C.).

VIII Congresso dell'associazione italiana per gli studi sui materiali da costruzione in Bari.

(Vedi Circolare N. 148R-1914).

Si avverte che in seguito al rinvio ad epoca indeterminata del congresso sovraindicato, le disposizioni riguardanti l'applicazione della Concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Circolare N. 156R (C.).

Concorso ginnastico interregionale in Novara.

(Vedi Circolare N. 14[illegible]-1914).

Si avverte che in seguito al rinvio ad epoca indeterminata del Congresso sovraindicato, le disposizioni riguardanti l'applicazione della Concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Circolare N. 157R (C.).

Congresso internazionale di meteorologia in Venezia.

(Vedi Circolare N. 147R-1914).

Si avverte che in seguito al rinvio ad epoca indeterminata del Congresso sovraindicato, le disposizioni riguardanti l'applicazione della Concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Circolare N. 158R (C.).

Primo Congresso nazionale degli ingegneri provinciali e comunali in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia .

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata : dal 28 settembre al 2 ottobre 1914;

Ritorno: dal 1° al 6 ottobre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70 R e 100 R- 1913.

Circolare N. 159 R (C.).

XXIV Congresso della Società italiana di medicina interna in Genova.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stato fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 14 ottobre 1914;

Ritorno: dall'11 al 20 ottobre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70 R e 100 R - 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 160R (C.).

Il Congresso della Federazione nazionale dei venditori ambulanti in Roma.

(Vedi Circolare N. 153R-1914).

Si avverte che in seguito al rinvio ad epoca indeterminata del congresso sovraindicato, le disposizioni riguardanti l'applicazione della Concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Circolare N. 161R (C.)

Congresso interregionale degli impiegati subalterni dei comuni, provincie ed opere pie in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 2 all'8 settembre 1914.

Ritorno: dal 6 al 12 settembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

SENTENZA

Contratto di trasporto. - Svincolo con riserva. - Riserve scritte e riserve orali. - Inefficacia di queste ultime.

Le riserve non fatte per iscritto sono nulle ai fini dell'art. 134 *delle Tariffe ed è perciò inammissibile agli effetti del danno di averle espresse oralmente.*

TRIBUNALE DI S. MARIA C. V. - 13-27 gennaio 1914. — Ferrovie dell Stato c. Barletta Domenico.

Ritenuto che Domenico Barletta con atto 26 marzo 1913 convenne innanzi al Pretore di Maddaloni l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, rappresentata dal capo stazione sig. Giovanni Longo, per sentirla condannare al pagamento in suo favore della somma di lire 732.25, importo complessivo del danno subito per perdita parziale di merce (petrolio) a lui spedita a tariffa speciale dalla Società Meridionale di Portici nel 5 dicembre 1912 e giunta a Maddaloni nel 27 stesso mese, nonchè degli interessi commerciali dal giorno del fatto reclamo e delle spese giudiziali. Ed assumeva che, dopo aver svincolata la merce con riserva pel ritardo fatto per iscritto nella lettera di avviso, accortosi del versamento del petrolio, lo ritirò con salvezza di ogni diritto, e ciò chiedeva provare con testimoni. Che nel 1° gennaio 1913 inoltrò il prescritto reclamo amministrativo con esito negativo.

La convenuta Amministrazione dedusse l'inammessibilità dell'azione, perchè nessuna riserva per iscritto era stata fatta, nè la relativa verifica delle avarie o della perdita parziale della

merce. Il Pretore con sentenza 24-26 maggio provvisoriamente eseguibile dispose il chiesto mezzo istruttorio con finalità di provare le riserve orali, fatte dal Barletta alla riconsegna della merce, l'entità delle avarie, l'esito negativo del reclami rivolti all'impiegato della stazione, l'entità del lucro mancato. Si espletò questo mezzo istruttorio, ma l'Amministrazione con atto 1° luglio si gravò di appello dalla sentenza preparatoria per la nullità delle riserve orali, per l'inammessibilità della prova testimoniale in aggiunta all'atto scritto. Il Barletta ha conchiuso per il rigetto della domanda. E la causa all'udienza di spedizione a sentenza è passata con le cennate conclusioni al giudizio del Tribunale.

La questione preliminare ed assorbente dell'attuale appello è di assodare se le riserve, di che trattasi a norma del Codice di Commercio e della legge speciale, debbano essere imprescindibilmente fatte per iscritto, oppure possono essere anche orali.

La retta intelligenza delle disposizioni della legge 27 aprile 1885 sulle ferrovie, alligati *D. E.*, ne induce ad adottare la tesi opposta a quella nella impugnata sentenza accolta.

La riserva non è una seconda dichiarazione di volontà dell'avente diritto, limitatrice della fatta accettazione pura e semplice delle merci, ma è un elemento sostanziale ed integrativo della stessa accettazione che sorge in quello già così limitato e ristretto a minore portata, e deve ritenersi colla riserva un unico ed inscindibile atto di volontà. Di guisa che la riserva, anche se materialmente contenuta in atto diverso dal bollettino di riconsegna o dalla ricevuta, deve logicamente riportarsi sempre a quello unico atto di volontà di accettare con detta modalità le merci trasportate, volontà non ancora definitivamente determinata fino alla esportazione completa delle merci dai locali ferroviari, nelle spedizioni a tariffa speciale. Se adunque tutto quanto inerisce al contratto di trasporto per ferrovia dalla consegna alla riconsegna (art. 92, 109 lett. *c*, 110, 133, 134, 135, 140 citata legge all. *D*) deve risultare dallo scritto, nessun dubbio che anche per la riserva, che una maniera di accettazione delle merci, debbasi richiedere *ad substantiam* la forma scritta. E non è che la legge abbia taciuto a tal proposito, ma è che avendo, e logicamente compenetrata la riserva coll'accettazione, la forma di questa per necessità implicita doveva essere anche di quella. E tale è precisa-

mente il senso degli art. 110 prima parte ed ultimo capoverso e dell'articolo 134 prima parte.

Nè è inutile il voto della legge, poichè la riserva prescritta a pena di decadenza dell'azione giuridica ha la importante finalità di prevenire l'amministrazione delle avarie subite dalle merci, affinchè proceda in conformità dell'avente diritto all'accertamento di esse con processo verbale e ne determini possibilmente le cause, assodando per tal maniera, e nel suo interesse ed in quello privato gli elementi di fatto per un eventuale reclamo amministrativo od azione giudiziaria. — Uscite invece le merci dai locali delle Ferrovie, l'Amministrazione nelle spedizioni a tariffa speciale, ha diritto di essere definitivamente liberata da ogni eventuale responsabilità appunto per la impossibilità o difficoltà di una diretta verifica delle avarie e delle cause. E nel giudizio attuale nemmeno questo secondo voto della legge è stato adempiuto giacchè all'accertamento delle avarie e perdita parziale del petrolio è stata del tutto estranea l'Amministrazione, essendosi ad esso proceduto dopo lo svincolo e l'esportazione della merce.

Se non si fosse e potesse perciò ritenersi valida la riserva fatta a voce e riconoscersi valido anche lo accertamento delle avarie fatte dal destinatario per suo conto, sarebbe completamente frustrato lo scopo della legge che è quello di garantire l'amministrazione delle ferrovie nell'enorme suo movimento dalle speculazioni e dalle insidie del privato cittadino, che, affermando di aver fatta la riserva, sarebbe sempre libero di adire la via amministrativa prima e giudiziaria poi contro l'Amministrazione per asserte avarie solo da lui ed a suo talento accertate. E l'Amministrazione non sarebbe in grado mai di controllare le affermate modalità, il tempo, il luogo, l'impiegato, in confronto del quale la riserva sarebbe stata fatta, nè la entità dei danni, e, incalzata giudiziariamente, dovrebbe o prestare incondizionata fede al privato, non avendo elementi di fatto da contraporre, od attendere che da testimoni, sempre dal privato addotti e nel suo interesse escussi, quelle pretese vengano ad acquistare parvenza di verità. Incalcolabile il pregiudizio per una tale procedura dell'Amministrazione delle Ferrovie, la quale solo nei suoi registri, dalle leggi e regolamenti prescritti, e nei suoi uffici deve trovare la prova di questi fatti, che hanno conseguenze giudiziali nei suoi rapporti, ed il suo porten-

toso meccanismo amministrativo deve funzionare al di fuori dell'influenza interessata del privato ed anche al coverto dell'eventuale personale interessamento dei suoi stessi impiegati.

Non convince il Collegio la considerazione dell'appellato, che nella riserva per il ritardo vada compresa anche la riserva per avarie, questa conseguenza è vera per talune specie di merci, per le quali il ritardo è inevitabilmente causa di avarie, non per le stagnole di petrolio.

Nè miglior risultato può avere l'altra affermazione del Barletta fatta in comparsa, che l'impiegato della stazione di cui non si indica la qualità, sia rimasto sordo, ed alle sue proteste e alla richiesta del verbale di accertamento; sarebbe stato, se mai opportuno portare avanti il reclamo e non rimanere acquiescente all'indolenza di quello impiegato. Nemmeno gli giovano i reclami fatti peraltro pure a voce dopo l'asportazione del petrolio, perchè per l'art. 4 della legge Alleg. *E*, non sono ammessi più i reclami di cui all'art. 415 Codice di Commercio e 134 della legge Alleg. *D* nella spedizione a tariffa speciale.

La sentenza appellata va quindi revocata e la domanda attrice dichiarata inammessibile per decadenza dell'azione giudiziaria.

Errata-corrige

Regio Decreto N. 850 del 29 luglio 1914. (Boll. N. 37-1914). — Nel regolamento:

all'art. 17, secondo capoverso, linea 3ª invece di « predetto articolo 5 », leggasi « predetto articolo », semplicemente.

all'art. 47, 2ª linea, invece di « articolo 50 », leggasi: « art. 57 »;

all'art. 60, lettera *b*), invece di « 2° comma », leggasi « 1° comma ».

all'art. 61, 4ª linea, invece di « 2° comma », leggasi « 1° comma ».

all'art. 65, 2° capoverso, 2ª linea, invece di « articolo 45 », leggasi « articolo 37 ».

Alle variazioni introdotte coll'Ordine di Servizio N. 242 del corrente anno devonsi apportare le seguenti rettifiche:

Pag. 47. — Il nuovo sottoconto *H*) « Danni per ammanchi ecc., ecc....... » s'intende aggiunto al conto 47 della spesa.

Pag. 77. — Il nuovo sottoconto *d*) del conto transitorio 121, va completato come segue:

(ex 84, 85, 97, 98, 111, 113, 136, 141 e 66 *A* fuori biancio).

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 40

1 Ottobre 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, ottobre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

in Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO, 20 *agosto* 1914, N. 993 *che approva le disposizioni in base alle quali saranno compilati gli orari ed i turni di servizio del personale delle ferrovie dello Stato nei riguardi della sicurezza dell'esercizio* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge sulle opere pubbliche, 20 marzo 1865, allegato *F*;

Visto l'articolo 10 del regolamento, 31 ottobre 1873, N. 1687 (Serie 2ª), per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate;

Vista la legge, 7 luglio 1907, N. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto l'articolo 12 della legge, 23 luglio 1914, n. 742;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Sentito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse disposizioni, viste, d'ordine Nostro, dal Ministro dei Lavori Pubblici, in base alle quali saranno compilati gli orari ed i turni di servizio del personale

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 224 del 18 settembre 1914.

delle ferrovie dello Stato, nei riguardi della sicurezza dell'esercizio, in sostituzione di quelle approvate con Regio Decreto, 17 novembre 1902, N. 477.

Le disposizioni medesime saranno applicate gradatamente man mano che sarà assunto ed addestrato il nuovo personale occorrente.

Art. 2.

Le dette disposizioni, emanate nell'interesse della sicurezza dell'esercizio, non attribuiscono al personale che il diritto al reclamo in via amministrativa al Direttore Generale.

Una speciale Commissione, composta come quella già istituita dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nel gennaio 1911, funziona presso la Direzione Generale per l'esame dei reclami e per le proposte dei provvedimenti da adottarsi dal Direttore Generale.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 agosto 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA
CIUFFELLI

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

DISPOSIZIONI

in base alle quali saranno compilati gli orari ed i turni di servizio del personale delle Ferrovie dello Stato nei riguardi della sicurezza dell'esercizio.

I.

Personale delle locomotive.

Macchinisti e fuochisti della trazione a vapore, macchinisti di treni elettrici e loro assistenti.

Art. 1.

Si computa come durata di lavoro effettivo:

a) il tempo durante il quale l'agente è obbligato a restare sulla locomotiva ovvero a non allontanarsene, computato dall'ora in cui deve presentarsi in deposito o in stazione per prendere in consegna la locomotiva fino all'ora in cui è autorizzato a lasciarla, comprese le interruzioni non superiori ad un'ora e mezza fra l'ora di arrivo con un treno e l'ora di partenza collo stesso o con altro treno su cui l'agente debba far servizio;

b) il tempo occorrente per eseguire un lavoro qualunque in stazione od in deposito;

c) il tempo impiegato, senza prestare servizio, per recarsi coi treni, in viaggi comandati, da una ad altra località per prendere servizio o farne ritorno a servizio compiuto, aumentato per ciascun viaggio di 15' prima della partenza e 15' dopo l'arrivo.

Art. 2.

La durata complessiva del lavoro in 30 giorni consecutivi (compresi quelli di riserva, disponibilità e riposo) non deve

superare le 270 ore, computando a tale effetto, oltre la durata del lavoro di cui all'articolo 1, anche:

a) la metà del tempo di riserva, durante il quale il personale non sia obbligato a rimanere presso la locomotiva, nelle località ove non vi è servizio di accenditore;

b) la quarta parte del tempo di riserva, durante il quale il personale non sia obbligato a rimanere presso la locomotiva nelle località dove vi è servizio di accenditore;

c) la quarta parte del tempo durante il quale il personale deve rimanere disponibile in deposito.

Nell'impiego del personale di riserva e di disponibilità, si terrà conto del lavoro precedentemente effettuato a norma dell'articolo 1, in guisa da non oltrepassare i limiti di cui all'articolo 3.

La durata complessiva del lavoro sopraindicato deve essere ridotta di 1/10 per l'agente che serva da solo una locomotiva di manovra permanente.

Art. 3.

Il lavoro del personale di macchina si svolge alternativamente con riposi, che si distinguono in brevi, ordinari e grandi.

Sono riposi ordinari e grandi quelli aventi durata non inferiore ai minimi rispettivamente previsti negli articoli 4 e 5; sono brevi riposi quelli di durata inferiore.

La durata massima del lavoro effettivo, o considerato tale a termini dell'articolo 1, non deve superare, fra due riposi di cui agli articoli 4 e 5:

a) 10 ore per il personale adibito alle locomotive di manovra permanente servite da un solo agente;

b) 11 ore per il personale adibito al servizio dei treni direttissimi, diretti e simili;

c) 12 ore in tutti gli altri casi.

Il tempo impiegato nei viaggi fuori servizio (art. 1, comma *c*), che seguano una serie di prestazioni e precedano un riposo ordinario o grande, non è considerato agli effetti del

computo della durata massima del lavoro effettivo. In questo caso però il detto riposo decorrerà dall'ora in cui, secondo l'orario, termina il viaggio fuori servizio.

Art. 4.

La durata minima dei riposi ordinari non deve essere inferiore a:

10 ore se goduti in residenza;

8 ore se goduti fuori residenza, riducibili, in via eccezionale e previa approvazione del Capo Servizio, a 7 ore, purchè la riduzione sia compensata da maggior riposo prima o dopo la deroga e preferibilmente in residenza.

A formare il riposo ordinario fuori residenza concorrono, se occorre, i periodi di riserva e di disponibilità per la metà della loro durata nel caso *a*) e per tre quarti nei casi *b*) e *c*) dell'articolo 2.

Fra due riposi successivi non devono intercedere più di 15 ore, le quali comprendono il lavoro effettivo, i brevi riposi in esso intercalati ed i periodi di riserva o di disponibilità in residenza computati per la intera loro durata. Potranno invece intercedere fino a 16 ore quando il lavoro effettivo sia interrotto da brevi riposi, dei quali uno abbia la durata continua di almeno 4 ore.

Il tempo impiegato nei viaggi fuori servizio (art. 1, comma *c*), che seguano una serie di prestazioni e precedano un riposo ordinario o grande, non è considerato agli effetti del computo della durata massima dell'intervallo fra due riposi successivi.

Art. 5.

Fra i riposi in residenza di cui all'articolo precedente, ve ne saranno annualmente 36, di durata non inferiore a 34 ore ciascuno (grandi riposi). In ogni mese, uno di tali riposi potrà essere sostituito con due grandi riposi, sempre in residenza, di durata non inferiore a 24 ore ciascuno.

Fra due grandi riposi consecutivi non devono, di regola, trascorrere più di 20 giorni.

Al personale delle manovre permanenti con servizio alternato diurno e notturno, invece dei suddetti riposi, è concesso un grande riposo di 24 ore continuate ogni settimana in occasione del passaggio dal servizio notturno al servizio diurno o viceversa (cambio turno), più un altro riposo supplementare di 24 ore ogni bimestre da abbinarsi ad uno di quelli settimanali. Questi riposi supplementari non spettano al personale che cambia turno, con riposo di 24 ore, ad intervalli inferiori alla settimana.

Art. 6.

La durata complessiva dei riposi, in 30 giorni consecutivi, non dovrà essere inferiore a 300 ore, computando però i grandi riposi per la loro durata diminuita di 14 ore ciascuno e trascurando tutti i brevi riposi.

Art. 7.

Il personale addetto alle manovre permanenti od alle riserve fisse non deve prestare servizio notturno per più di 6 notti consecutive.

II.

Personale dei treni.

Capi conduttori, capi frenatori, guardafreni e frenatori.

Art. 8.

Si computa come durata di lavoro effettivo:

a) il tempo impiegato in servizio ai treni — comprese le operazioni accessorie — dall'ora in cui l'agente deve pre-

sentarsi al deposito od in stazione per prendere servizio, fino all'ora in cui è autorizzato a lasciarlo, comprese le interruzioni non superiori ad un'ora e mezza fra l'ora di arrivo con un treno e l'ora di partenza con lo stesso o con altro treno su cui l'agente debba far servizio;

b) il tempo impiegato senza prestar servizio per recarsi coi treni, in viaggi comandati, da una ad altra località per prendere servizio e farne ritorno a servizio compiuto, aumentato per ogni viaggio di 15' prima della partenza e 15' dopo l'arrivo.

Art. 9.

La durata complessiva del lavoro in 30 giorni consecutivi (compresi quelli di riserva e di riposo) non deve superare 300 ore, computando a tale effetto oltre la durata del lavoro di cui all'art. 8, anche la quarta parte del tempo durante il quale il personale che non viaggia rimane di riserva in stazione.

Nell'impiego del personale di riserva si terrà conto del lavoro precedentemente effettuato a norma dell'art. 8, in guisa da non oltrepassare i limiti di cui all'art. 10.

Art. 10.

Il lavoro del personale dei treni si svolge alternativamente con riposi che si distinguono in brevi, ordinari e grandi.

Sono riposi ordinari e grandi quelli aventi durata non inferiore ai minimi rispettivamente previsti negli articoli 11 e 12; sono brevi riposi quelli di durata inferiore.

La durata massima del lavoro effettivo, o considerato tale a termini dell'art. 8, non deve superare le 12 ore fra due riposi di cui agli articoli 11 e 12. Potrà tuttavia essere aumentata di un'ora al massimo quando il riposo successivo sia in residenza e di almeno 12 ore.

Il tempo impiegato nei viaggi fuori servizio (art. 8, comma *b*), che seguano una serie di prestazioni e precedano un riposo ordinario o grande, non è considerato agli effetti del

computo della durata massima del lavoro effettivo. In questo caso però il detto riposo decorrerà dall'ora in cui, secondo l'orario, termina il viaggio fuori servizio.

Art. 11.

La durata minima dei riposi ordinari non deve essere inferiore a:

9 ore se goduti in residenza;
7 ore se goduti fuori residenza.

Fra due riposi successivi non devono intercedere più di 16 ore, le quali comprendono il lavoro effettivo, i brevi riposi in esso intercalati ed i periodi di riserva in residenza, computati per l'intera loro durata.

Il tempo impiegato nei viaggi fuori servizio (art. 8, comma *b*), che seguano una serie di prestazioni e precedano un riposo ordinario o grande, non è considerato agli effetti del computo della durata massima dell'intervallo tra due riposi successivi.

Art. 12.

Fra i riposi in residenza di cui all'articolo precedente, ve ne saranno annualmente 32, di durata non inferiore a 34 ore ciascuno (grandi riposi). In ogni mese uno di tali riposi potrà essere sostituito con due grandi riposi, sempre in residenza, di durata non inferiore a 24 ore ciascuno.

Fra due grandi riposi consecutivi non devono, di regola, trascorrere più di 20 giorni.

Art. 13.

La durata complessiva dei riposi, in 30 giorni consecutivi, non dovrà essere inferiore a 300 ore, computando però i grandi riposi per la loro durata diminuita di 14 ore ciascuno e trascurando tutti i brevi riposi.

III.

Personale delle stazioni.

Capi stazione, applicati e aiutanti applicati dirigenti il movimento; capi fermata con attribuzioni di movimento; capi telegrafisti, applicati ed aiutanti applicati stabilmente addetti al telegrafo; capi deviatori, capi squadra deviatori, deviatori; agenti addetti alla manovra di apparati centrali e di blocco; capi manovra, capi squadra manovratori e manovratori.

Art. 14.

Il lavoro del personale delle stazioni si svolge alternativamente con riposi che si distinguono in brevi, ordinari e grandi.

Sono riposi ordinari e grandi quelli aventi durata non inferiore ai minimi rispettivamente previsti negli art. 15 e 16; sono brevi riposi quelli di durata inferiore.

La durata del lavoro giornaliero è stabilita in relazione alla natura, intensità e continuità del lavoro stesso, per modo che in un periodo di 24 ore si abbia un servizio:

a) fino a 12 ore in condizioni ordinarie di lavoro;

b) fino a 10 ore in condizioni di lavoro più gravose;

c) di 8 ore in condizioni di lavoro gravoso, intenso e continuato pei dirigenti di movimento e per il personale delle manovre, nei periodi della giornata e nei posti in cui si verificano tali condizioni.

Ogni intermittenza nel lavoro di durata inferiore ad una ora è considerata lavoro.

Nei casi sub *a*) e *b*) l'orario sarà stabilito in modo da lasciare una intermittenza di almeno un'ora verso la metà della giornata per la refezione. Questa dovrà prendersi sul posto quando le esigenze del servizio lo richiedano, nel qual caso la relativa intermittenza sarà considerata lavoro.

Il personale addetto a cabine di speciale importanza non può essere assegnato per più di 8 ore giornaliere al servizio interno delle cabine. Le rimanenti ore a raggiungere l'orario sub *b*) saranno impiegate in servizi fuori cabina.

Art. 15.

In ciascun periodo di 24 ore sarà concesso un riposo ordinario di almeno:

a) 8 ore se l'alloggio dell'agente trovasi nell'ambito della stazione, ovvero disti di un percorso non maggiore di 500 metri dal posto dove esso deve presentarsi per assumere servizio;

b) 9 ore negli altri casi.

Art. 16.

Sono concessi i seguenti grandi riposi al personale che fa servizio:

a) esclusivamente diurno — un riposo di 24 ore oltre al riposo ordinario susseguente al servizio prestato, ogni 14 giorni in media, compresi nel computo i giorni di riposo e di congedo ordinario;

b) alternato diurno e notturno — un riposo di 24 ore ogni 7 giorni in occasione di passaggio dal servizio diurno al notturno o viceversa (cambio turno).

Tanto nel caso *a*) quanto nel caso *b*) sarà inoltre concesso un riposo supplementare di 24 ore ogni due mesi da abbinarsi ad uno dei riposi in ciascuno dei detti casi contemplati.

Questi riposi supplementari non spettano al personale di cui al comma *b*) quando cambia turno, con riposo di 24 ore, ad intervalli inferiori alla settimana.

Art. 17.

Il passaggio dal servizio diurno al servizio notturno o viceversa (cambio turno) che abbia luogo fra due cambi turno di cui all'articolo precedente, si effettua alternando periodi di lavoro e periodi di riposo da 8 a 16 ore.

Art. 18.

Il personale non può essere adibito al servizio notturno per più di 7 notti consecutive e per più di 20 notti in 30 giorni consecutivi.

IV.

Personale della linea.

Art. 19.

Il lavoro del personale della linea si svolge alternativamente con riposi che si distinguono in brevi, ordinari e grandi.

Sono riposi ordinari e grandi quelli aventi durata non inferiore ai minimi rispettivamente previsti dagli art. 21-25 e 22-26; sono brevi riposi quelli di durata inferiore.

Guardiani, cantonieri con funzioni di guardiano, agenti addetti a posti di blocco, bivi o deviatoi in piena linea.

Art. 20.

L'orario di servizio ha la durata di 12 ore sulle 24.

Art. 21.

Giornalmente è concesso un riposo ordinario di almeno:

a) 8 ore quando l'agente ha l'alloggio distante non più di 1000 metri dal posto di guardia;

b) 9 ore negli altri casi.

Sulle linee a servizio discontinuo e con traffico non intenso, tali riposi possono essere ridotti rispettivamente a 7 ed 8 ore.

Per i Cantonieri delle squadre che fanno servizio di guardia, il riposo ordinario sarà di almeno 8 ore, oltre al tempo necessario per andare all'abitazione e ritornarne.

Art. 22.

È concesso un grande riposo di 24 ore, oltre al riposo ordinario susseguente al servizio prestato, ogni 14 giorni in media, compresi nel computo i giorni di riposo e di congedo ordinario. Agli agenti però che prestano servizio alternato diurno e notturno è invece concesso un grande riposo di 24 ore ogni 7 giorni, in occasione di passaggio dal servizio diurno al notturno o viceversa.

Art. 23.

Agli agenti addetti a posti di blocco, bivi o deviatoi in piena linea di eccezionale importanza potranno essere applicate le disposizioni di cui al capitolo precedente.

Guardabarriere (donne).

Art. 24.

L'orario di servizio deve avere una durata non superiore a 12 ore sulle 24.

Le Guardabarriere sono esonerate dal servizio notturno.

Art. 25.

Giornalmente è concesso un riposo ordinario di almeno 9 ore.

Art. 26.

È accordato un grande riposo di 24 ore, oltre al riposo ordinario susseguente al servizio prestato, ogni 14 giorni in media, compresi nel computo i giorni di riposo.

V.

Disposizioni generali.

Art. 27.

È considerato servizio notturno agli effetti delle precedenti disposizioni quello che si effettua, tutto o in parte, nel periodo che è compreso fra le ore una e le ore quattro od in parte di esso.

Art. 28.

Nei periodi di forte lavoro o per eccezionali esigenze di servizio i grandi riposi — eccetto quelli da accordarsi in occasione di passaggio dal servizio diurno al notturno o viceversa — possono essere anticipati o differiti per non più di due mesi.

I detti grandi riposi possono anche essere raggruppati, ma non in numero superiore a due. In questo caso la durata complessiva dei due riposi raggruppati non deve essere inferiore alla durata del primo aumentata di 24 ore.

Art. 29.

Il numero dei grandi riposi di cui all'articolo precedente sarà ridotto in proporzione dei giorni di assenza, non computando fra questi i giorni di riposo e quelli di congedo ordinario.

Durante i grandi riposi gli agenti possono assentarsi dalla residenza.

Art. 30.

In casi di intemperie, accidenti, ritardi, circostanze od esigenze eccezionali del servizio potranno essere richieste al personale prestazioni straordinarie. Il superiore che le avrà richieste dovrà riferirne subito alla Divisione o alla Sezione.

In nessun caso e sotto nessun pretesto il personale può invocare il prolungamento delle sue prestazioni per abbandonare il servizio.

Quando avvenisse un prolungamento di orario per il quale il personale avesse diminuito il riposo ordinario oltre il minimo prescritto, si provvederà, appena possibile, alla sua sostituzione per la prestazione successiva.

Art. 31.

Tutte le deroghe alle presenti disposizioni verificatesi nel corso del servizio, dovranno dagli interessati essere riferite al più presto — colle eventuali proprie osservazioni — sull'apposito registro che sarà messo a loro disposizione.

Art. 32.

Quando, nei riguardi della salute del personale, sia conveniente limitare al minimo possibile le ore di permanenza del medesimo in località di malaria, si potrà adibirlo al servizio di

qualche treno per restituirlo in residenza, diminuendo il riposo ordinario, purchè questo non riesca inferiore a cinque ore, ed in compenso sia aumentato il riposo in residenza.

Art. 33.

Una copia dei turni e degli orari di servizio in vigore deve essere affissa in opportuni locali delle stazioni e dei depositi del personale di macchina e dei treni, e nelle case cantoniere o garette più prossime ai posti di guardia.

Art. 34.

Le presenti disposizioni si applicano alle categorie di personale tassativamente specificate nelle medesime, anche quando esso in una stessa giornata disimpegni altre funzioni oltre quelle interessanti direttamente la sicurezza della circolazione dei treni.

Si applicano pure a qualunque agente di altre categorie quando eserciti, in tutto o in parte, funzioni proprie del personale delle categorie sopra indicate.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER I LAVORI PUBBLICI.
CIUFFELLI.

REGIO DECRETO 20 *agosto* 1914, *N.* 994 *riguardante modificazioni alle disposizioni sulle competenze accessorie per il personale delle ferrovie dello Stato, approvate con R. Decreto del* 22 *luglio* 1906, *N.* 417 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, N. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse ad imprese private;

Visti gli art. 11 e 12 della legge 23 luglio 1914, N. 742;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Sentito il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nelle disposizioni sulle competenze accessorie per il personale delle Ferrovie dello Stato approvate col Regio Decreto 22 luglio 1906, N. 417, sono introdotte le seguenti modificazioni:

a) primo comma dell'articolo 60:

« Per ogni ora che si considera come di lavoro è corrisposta un'indennità di L. 0,13 al Macchinista e di L. 0,07 al Fuochista ».

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 226 del 21 settembre 1914.

b) Tabella annessa all'art. 86:

QUALIFICHE	INDENNITÀ		
	per ora di lavoro	di percorrenza per 100 chilometri	di pernottazione
Capi conduttori	0,135	0,50	1.40
Conduttori	0,12	0,40	1,20
Capi frenatori	0,12	0,40	1.20
Guardafreni	0,11	0,35	1.10
Frenatori	0,09	0.30	1 —

c) Tabelle *C* e *D* annesse al Capitolo VII « Soprassoldi di località ».

TABELLA *C* - Soprassoldi di località di 3ª categoria.

Ad agenti dei gradi 12° 13° e 14°			Ad agenti dei gradi 15° e 16°		
Provvisti delle paghe e degli stipendi sottoindicati					
paga	stipendio	soprassoldi	paga	stipendio	soprassoldi
2 —	—	0,30	1,70	—	0,30
2,10	—	0,30	1,80	—	0,30
2,20	810	0,30	1,90	—	0,30
2,30	840	0,25	2 —	—	0,30
2,40	870	0,25	2,10	—	0,25
2,50	900	0,20	2,20	810	0.25
2,60	930	0,20	2,30	840	0,20
2,70	960	0,15	2,40	870	0,15
2,80	990 1020	0,15	2,50	900	0.15
			2,60	930	0.10
2,90	1050	0,15	2,70	960	0.10
3 —	1080	0,05	2,80	990 1020	0.05
			2,90	1050	0.05

TABELLA *D* - Soprassoldi di località di 4ª categoria.

Ad agenti dei gradi 12° 13° e 14°			Ad agenti dei gradi 15° e 16°		
Provvisti delle paghe e degli stipendi sottoindicati					
paga	stipendio	soprassoldi	paga	stipendio	soprassoldi
2 —	—	0,20	1,70	—	0,20
2,10	—	0,20	1,80	—	0,20
2,20	810	0,20	1,90	—	0,20
2,30	840	0,15	2 —	—	0,20
2,40	870	0,15	2,10	—	0,15
2,50	900	0,10	2,20	810	0,15
2,60	930	0,10	2,30	840	0,10
2,70	960	0,10	2,40	870	0,10
2,80	990 1020	0,05	2,50	900	0,05
2,90	1050	0,05			

Art. 2.

Le disposizioni del presente Decreto avranno effetto con decorrenza dal 1° luglio 1914.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma addì 20 agosto 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA
CIUFFELLI

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

R. DECRETO *n.* 811 *del* 2 *luglio* 1914 *col quale viene approvato il regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guide di rotaie.*

Per norma si avverte che, nella Gazzetta ufficiale n.217 del 10 settembre 1914 o nel Bollettino ufficiale del Ministero dei Lavori pubblici n. 27 del 21 settembre 1914, è stato pubblicato il regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guide di rotaie, approvato con R. D. n. 811 del 2 luglio 1914.

Ordine Generale N. 9. (S.).

Movimenti nel personale superiore.

Si portano a conoscenza del personale i seguenti provvedimenti:

il *Comm. ing. Vincenzo CAPELLO*, Capo Compartimento a Torino è stato nominato Capo Servizio e destinato alla dirigenza del Servizio Commerciale, con decorrenza dal 16 ottobre 1914;

il *Comm. ing. Edoardo DOUX*, Capo Compartimento a Genova, farà passaggio al Compartimento di Torino, con decorrenza dal 15 ottobre 1914, con l'incarico di reggere il Compartimento di Genova fino al 22 ottobre 1914;

il *Comm. ing. Gaetano LANDINI* è stato nominato Ispettore Superiore e cessa dalle funzioni di Capo Compartimento ad Ancona dal 15 ottobre 1914;

il *Comm. ing. Pietro ZACCHI*, Sotto Capo Servizio agli Approvvigionamenti, è stato nominato Capo Compartimento e destinato al Compartimento di Ancona, con decorrenza dal 15 ottobre 1914;

il *Cav. uff. ing. Giulio FORLANINI*, Sotto Capo Servizio ai Lavori, è stato nominato Capo Compartimento e destinato al Compartimento di Napoli, in sostituzione del Comm. ing. Antonio GROSSI, collocato a riposo, in seguito a sua domanda, dal 1° dicembre 1914;

il *Comm. ing. Luigi BRERO*, Capo Compartimento a Bologna, farà passaggio al Compartimento di Genova, con decorrenza dal 22 ottobre 1914;

---

il Cav. uff. ing. Michele BACCIARELLO, Capo Compartimento a Reggio Calabria, farà passaggio al Compartimento di Bologna, con decorrenza dal 19 ottobre 1914.

il *Cav. Ermanno TARCHI,* Capo della Divisione Movimento di Firenze, è stato designato per le funzioni di Capo Compartimento e destinato al Compartimento di Reggio Calabria, con decorrenza dal 15 ottobre 1914.

Ordine di Servizio N. 315. (M.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Padova-Piazzola.

(Vedi Ordine di Servizio N. 200-1913).

Dal 1° ottobre 1914 viene aperto all'esercizio il Raccordo Altichiero, della Ferrovia Padova-Piazzola, alla distanza di Km. 1 da Padova.

Detto raccordo viene, da tale data, ammesso al servizio cumulativo con le Ferrovie dello Stato e colle Amministrazioni corrispondenti, al servizio cumulativo, limitatamente ai trasporti a P. V. O. a carro completo, o da considerarsi come tali, per conto esclusivo della Società Italo- Americana pel Petrolio.

Dalla stessa data la fermata di Villafranca-Vaccarino, della suddetta ferrovia, attualmente ammessa al servizio cumulativo dei trasporti a G. V. eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11, viene abilitata anche ai trasporti a P. V. O. a carro completo.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza ecc. (edizione 1° aprile 1913) » si dovrà:

a pagina 14, aggiungere nell'elenco alfabetico il nome della nuova stazione con l'indicazione della pagina 77;

a pagina 77, nella colonna 1, fra Piazzola e Villafranca-Vaccarino, inserire: « Raccordo Altichiero » esponendo nella colonna 5 la lettera P col richiamo (2).

Inoltre, di fronte al nome di Villafranca-Vaccarino, esporre nella colonna 5 la lettera P. col richiamo (3), riportando in calce le seguenti annotazioni:

(2) Limitatamente ai trasporti a carro completo per conto esclusivo della Società Italo-Americana pel Petrolio.

(3) Limitatamente ai trasporti a carro completo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 11.

Ordine di Servizio N. 316. (ESERCIZIO FERROVIE SECONDARIE). — (GRUPPO SICILIA).

Estensione di servizio nella stazione di Capo S. Marco.

(Vedi Ordine di Servizio N. 52-1914).

La stazione di Capo S. Marco del tronco Castelvetrano-Sciacca delle Ferrovie Secondarie Gruppo Sicilia, esercitata con le norme stabilite per le case cantoniere, sarà, con decorrenza dal 10 ottobre stabilite per le case cantoniere, sarà, con decorrenza dal 10 ottobre 1914, abilitata anche all'accettazione dei trasporti a carro completo di pietra in conci per costruzione, a piccola velocità, destinati a qualsiasi stazione dei tronchi Castelvetrano-Sciacca e Castelvetrano-S. Ninfa.

I detti trasporti saranno accettati a porto dovuto e tassati in base alla distanza dalla stazione di Capo S. Marco a quella destinataria.

In conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche tra le stazioni della Rete dello Stato (Ediz. 1° luglio 1908) » a pag.24 di contro al nome di Capo S. Marco, nella colonna 10, si dovrà esporre la lettera O col richiamo (8), ed a piè di pagina riportare la seguente nota:

(8) Limitatamente ai trasporti a carro completo di pietra in conci per costruzione in partenza ed in porto assegnato, per qual-

siasi destinazione dei tronchi Castelvetrano-Sciacca e Castelvetrano-S. Ninfa.

Inoltre opportune aggiunte dovranno essere praticate a pag. 27 del Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 317. (P.).

Istruzioni per l'applicazione delle disposizioni sugli orari e turni di servizio.

Il R. Decreto, 20 agosto 1914, n. 993 approva le nuove disposizioni in base alle quali dovranno essere compilati gli orari ed i turni di servizio del personale interessato nella sicurezza dell'esercizio in sostituzione del R. Decreto, 7 novembre 1902, n. 477.

Nell'applicazione delle disposizioni suddette saranno da tenere presenti le istruzioni seguenti, che si impartiscono come complemento ed illustrazione delle disposizioni medesime.

1. Applicazione delle nuove disposizioni

(*art. 1 del R. Decreto*)

L'applicazione delle nuove disposizioni si effettuerà man mano che sarà addestrato il personale occorrente, e sarà completa possibilmente entro il novembre 1914 per il personale di macchina e di scorta ai treni, ed entro il gennaio 1915 per il personale delle stazioni e della linea.

2. Compilazione degli orari e turni di servizio

Personale di macchina in servizio ai treni.

a) Nella compilazione dei turni si terrà conto della durata media prevedibile dei ritardi, lasciando opportuni margini compensativi.

b) La durata massima del lavoro effettivo o considerato come tale, fra due riposi ordinari o grandi, coi treni diretti, direttissimi e simili (art. 3-*b* delle disposizioni) potrà superare le ore 9 1/2 solo quando il lavoro sia interrotto da un breve riposo di almeno due ore.

c) Il numero delle notti consecutive di lavoro (art. 27 delle disposizioni) non dovrà essere superiore a 5.

d) Le assenze dalla residenza dovranno essere opportunamente frazionate e non superare le 96 ore continuate.

Personale di scorta ai treni

e) Nella compilazione dei turni si terrà conto della durata media prevedibile dei ritardi, lasciando opportuni margini compensativi.

f) il numero delle notti consecutive di lavoro (art. 27 delle disposizioni) non dovrà essere superiore a 7.

g) Le assenze dalla residenza dovranno essere opportunamente frazionate e non superare 96 ore continuate.

Personale delle stazioni

h) Il numero delle notti consecutive di servizio (art. 18 e 27 delle disposizioni) per i dirigenti di movimento non dovrà essere superiore a 4.

Personale della linea

i) Per i cantonieri delle squadre che fanno servizio di guardia (art. 21 delle disposizioni), il tempo necessario per andare all'abitazione e ritornarne verrà computato in ragione di 15' per chilometro o frazione di chilometro superiore a 500 metri.

l) L'orario delle guardabarriere — *donne* — (art. 24 delle disposizioni) dovrà essere compreso:

— fra le ore 5 e le 21 nei mesi dall'aprile al settembre, inclusi, e

— fra le ore 6 e le 19 negli altri mesi,

se il posto di guardia dista meno di 50 metri dall'abitazione;

— fra le ore 5 e le 19 nei mesi dall'aprile al settembre, inclusi,

— fra le ore 6 e le 18 nei mesi di marzo ed ottobre, e

— fra le ore 7 e le 17.30' nei mesi dal novembre al febbraio, inclusi,

se il posto di guardia dista almeno 50 metri dall'abitazione.

3. Servizi fuori turno.

Le norme di cui all'articolo precedente dovranno essere osservate anche nel provvedere all'effettuazione dei servizi straordinari.

4. Orario dei treni merci

Nell'orario dei treni merci richiedenti una prolungata prestazione, in ore diurne, del personale di macchina o di scorta, si curerà che, in stazioni ed in ore opportune, vi sia una sosta sufficiente a permettere al personale stesso almeno mezz'ora per la refezione.

5. Prestazioni straordinarie del personale
(art. 30 delle disposizioni)

Si dovranno richiedere al personale prestazioni straordinarie solo nei casi giustificati da assolute necessità di servizio, e quando non sia possibile provvedere altrimenti.

Ogni qualvolta il superiore locale avrà richiesto al dipendente personale delle prestazioni straordinarie, dovrà subito farne rapporto alla Divisione o Sezione indicandone i motivi ed i provvedimenti eventualmente presi od avanzando le proposte che ritenesse del caso.

In particolare si raccomanda di non ridurre i riposi in residenza al disotto dei minimi prescritti dalle disposizioni, se non in caso di straordinarie perturbazioni rispetto alle condizioni normali del servizio.

6. Deroghe

(*art. 31 delle disposizioni*)

Il personale deve riferire al più presto possibile sull'apposito registro le deroghe alle disposizioni del R. Decreto verificatesi nello svolgimento del suo servizio.

Il registro sarà tenuto a disposizione del personale presso tutti i depositi locomotive, i depositi del personale viaggiante, le stazioni ed i posti di guardia del personale della linea.

I capi locali comunicheranno giornalmente, colle informazioni del caso, i referti del personale alla Divisione od alla Sezione pel tramite degli Ispettori di riparto, e questi indicheranno in calce le eventuali loro osservazioni.

Le Divisioni o le Sezioni esamineranno sollecitamente i referti e li restituiranno ai capi locali colle eventuali istruzioni e la risposta da darsi al personale interessato quando questo abbia esposto nel registro le proprie osservazioni.

Le Divisioni, le Sezioni, gli Ispettori di riparto e i capi locali devono, ognuno nei limiti della propria competenza o provocando superiori disposizioni, provvedere perchè siano prontamente eliminate le cause di frequenti deroghe alle disposizioni del R. Decreto.

Entro il 15° giorno successivo a ciascun mese sarà inviato, dalle Divisioni al rispettivo Servizio Centrale, un elenco sommario (in doppio esemplare) delle deroghe verificatesi nel mese stesso. Per quanto riguarda il personale della linea, l'elenco anzidetto sarà compilato dalle Sezioni e trasmesso al Servizio Centrale pel tramite delle rispettive Divisioni. Un esemplare del detto elenco sarà trasmesso dai Servizi Movimento, Trazione e Lavori a quello del Personale.

7. Reclami in via amministrativa

(*art. 2 del R. Decreto*)

Se la risposta da darsi alle osservazioni del personale circa le deroghe, a sensi del quarto comma dell'articolo precedente, ritarda oltre 10 giorni o se non è ritenuta soddisfacente, l'agente può reclamare direttamente al Capo Servizio, avvisandone il superiore immediato.

Se la risposta del Capo Servizio ritarda oltre 20 giorni o se non è ritenuta soddisfacente, l'agente può reclamare direttamente al Direttore Generale, sempre però avvisandone il superiore immediato.

L'agente che intendesse reclamare sul modo con cui è compilato il proprio orario o turno di servizio, può inscrivere il reclamo sull'apposito registro di cui all'art. 31 delle disposizioni, od inviarlo pel tramite gerarchico alla Divisione o Sezione da cui dipende, la quale darà, a mezzo del capo locale, l'opportuna risposta all'interessato.

Se la risposta ritarda oltre dieci giorni o se non è ritenuta soddisfacente, il reclamo può essere rinnovato al Capo Servizio ed in ultimo grado al Direttore Generale, seguendo la procedura sopra indicata.

I reclami circa le deroghe e circa la compilazione dell'orario o del turno di servizio, che colla procedura suddetta pervengono al Direttore Generale, sono dallo stesso rimessi al Presidente della Commissione di cui all'art. 2 del R. Decreto per le proposte e pei provvedimenti da adottarsi dal Direttore Generale medesimo.

Ordine di Servizio N. 9v (C.).

Agevolezze di tariffa per i trasporti di fieno.

(Vedi Ordine di Servizio N. 7v-1914).

L'estensione della tariffa eccezionale N. 1062/A ai trasporti di fieno in partenza da tutte le stazioni della Rete e destinati a stazioni della Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia, e l'applicazione del prezzo di L. 0,0309 ai trasporti stessi diretti ai porti e destinati a proseguire per le anzidette regioni, di cui l'Ordine di Servizio N. 3v-1914, restano in vigore fino a tutto ottobre 1914.

Similmente le agevolezze risultanti dall'Ordine di Servizio N. 6v-1914 per i trasporti di fieno eseguiti in servizio cumulativo con la Sardegna (cioè l'applicazione del prezzo di L. 0,0309 a Tonn-Km., per il percorso tanto delle Ferrovie dello Stato quanto delle Ferrovie Reali e Secondarie della Sardegna, e dei noli ridotti pel percorso Civitavecchia-Golfo Aranci) sono rese valide fino a tutto ottobre suddetto.

Cessano, invece, col 30 settembre 1914, di avere effetto le riduzioni per i percorsi marittimi di cui l'Ordine di Servizio N. 7v-1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 162R (C.).

Rinvio di congressi.

Si avverte che devono intendersi sospese fino a nuovo avviso le disposizioni riguardanti l'applicazione della Concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti ai Congressi seguenti, che sono stati rinviati ad epoca indeterminata:

Congresso dei cultori di scienze mediche veterinarie e di laureati in zooiatria in Firenze (Circolare N. 145-R-1914).

Congresso forestale in Conegliano Veneto (Circolare N. 150-R-1914).

Congresso nazionale giovanile socialista in Reggio Emilia (Circolare N. 149-R-1914).

X Congresso di stomatologia in Torino. (Circolare N. 146-R-1914).

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

SENTENZE

Contratto di trasporto. - Rettifica di tassa. - Prescrizione.

1. *La prescrizione semestrale di cui all'Articolo 146 delle Tariffe si applica anche alle azioni contro l'Amministrazione per il rimborso delle tasse di porto in più pagate dagli speditori.*

2. *Nel caso di riconoscimento di debito non si ha novazione, quindi si applica sempre la prescrizione propria del debito stesso che dal riconoscimento rimase semplicemente interrotta.*

CASSAZIONE DI TORINO — *Sentenza* 12 Aprile-Maggio 1914. Ferrovie Stato - contro Franzosini.

LA CORTE OSSERVA IN DIRITTO.

A ragione col primo mezzo l'Amministrazione ricorrente denuncia la violazione degli art. 136-146 delle tariffe. Ritenne infatti il Pretore colla impugnata sentenza che l'azione avente per oggetto il rimborso delle tasse pagate in più del dovuto sfugge alla prescrizione semetrale di cui all'art. 146 ed è invece soggetto unicamente alla prescrizione ordinaria come quella di ripetizione di indebito, non derivando essa direttamente dal contratto di trasporto, ma sorgendo puramente in occasione del contratto medesimo. Senonchè, qualunque sia il fondamento di cotale distinzione, certo è che essa non risponde ed è anzi contraria alla legge positiva, perocchè all'art. 136 delle accennate tariffe disponendo che il ritiro della spedizione *non estingue il diritto di reclamare per erronee applicazioni di tariffe purchè sia fatto valere prima del termine di prescrizione* (art. 146) fa con ciò evidente richiamo al termine prescrizio-

nale stabilito per tutte le altre azioni derivanti dal contratto di trasporto, considerando come tale anche quella pel rimborso delle tasse erroneamente applicate.

Nè dicasi che nella specie il contratto di trasporto era esaurito ed ogni questione intorno alle sue conseguenze era cessata col riconoscimento della somma dovuta, riconoscimento fatto dall'Amministrazione colla lettera 22 aprile 1912, essendo la nuova controversia derivata unicamente dalla circostanza di avere l'impiegato che avrebbe dovuto pagare, preteso la presentazione della ricevuta in partenza della merce, ricevuta che non poteva essere prodotta per essere già unita al reclamo antecedentemente proposto. Qualunque sia infatti la ragione per la quale le Ferrovie non si prestarono al pagamento, obbligando così la Ditta Franzosini a ricorrere al Magistrato, oggetto della domanda giudizialmente proposta rimaneva pur sempre quello consistente nel rimborso di tasse erroneamente percette in più in dipendenza di un determinato contratto di trasporto, donde l'indiscutibile diritto dell'Amministrazione di difendersi da tale domanda invocando la prescrizione fatta salva dal citato articolo 136 delle tariffe.

Il sostenere, come sostiene la Ditta Franzosini che qualunque fosse stata la causale del rimborso questo doveva verificarsi *perchè ordinato* equivale ad attribuire alla lettera del 22 aprile una importanza maggiore di quella che essa abbia, mentre non consiste che nel riconoscimento del debito, riconoscimento che non prescinde dalla causale cui si fa invece nella lettera stessa espresso richiamo.

Non quindi le ferrovie spostano la questione collo eccepire che la domanda di rimborso è prescritta per essere la Ditta Franzosini rimasta inattiva per oltre sei mesi dopo la data di quella lettera ma piuttosto la stessa Ditta verrebbe a torto far dipendere la risoluzione della controversia dalla legittimità od illegittimità della richiesta delle ricevuta in partenza della spedizione, richiesta alla quale secondo la Ditta Franzosini, l'impiegato dipendente delle Ferrovie avrebbe preteso di subordinare il pagamento, mentre di tale questione ben possono le ferrovie disinteressarsi in quanto militi a loro favore l'eccezione pregiudiziale della prescrizione.

Parimenti fondato è il secondo mezzo col quale si investe la sentenza del Pretore di Milano per violazione degli art. 1267-2129 Cod. Civ. Nella suddetta sentenza si legge infatti, che la prescri-

zione non è opponibile perocchè la domanda attrice si fonda anche *sul riconoscimento da parte della ferrovia dell'avvenuto errore di conteggio e sulla sua proposta di restituire e non già sul contratto di trasporto che si perfeziona e riconsuma all'infuori di tale errato operato.* Ma per tale modo il Giudice del merito oltre all'insistere nella distinzione fra azione derivante dal contratto di trasporto e azione di rimborso, distinzione, per quanto sopra si è detto, erronea, agli effetti della prescrizione, incorse pure nell'altro errore di considerare il riconoscimento del debito derivante da una indebita applicazione di tasse di trasporto come un titolo nuovo di credito così da doversi ritenere applicabile una prescrizione diversa da quella stabilita dalla legge pel credito originario. Ora ciò contrasta col disposto dell'art. 2129 Codice Civile, il quale attribuisce al riconoscimento del diritto il solo effetto di interrompere la prescrizione, il che importa nel debitore la facoltà di invocare lo stesso termine prescrizionale che si fosse integralmente compiuto dopo il fatto riconoscimento, e costituisce pur violazione dell'altro art. 1267 detto codice, in quanto mentre ivi si dispone che la novazione ha luogo quando il debitore contrae verso il suo creditore un nuovo debito il quale viene sostituito all'antico che rimane estinto, sostanzialmente il Pretore avrebbe attribuito gli effetti della novazione all'unico fatto di avere l'Amministrazione ferroviaria riconosciuto puramente e semplicemente il proprio debito, in dipendenza di una erronea applicazione di tasse, nulla a ciò aggiungendo agli effetti della immutazione del titolo di credito la considerazione che la stessa Amministrazione abbia anche offerto il rimborso.

Invano, da ultimo, la Ditta Franzosini oppone che, in quanto il Pretore escluse fondarsi la proposta azione nel contratto di trasporto, emise un giudizio di fatto incensurabile in sede di cassazione; dacchè nella sentenza impugnata non si accenna ad altro che al riconoscimento contenuto nella lettera 22 aprile 1912, nè sussiste che il giudice del merito abbia svolto un complesso di argomentazioni di fatto, che siano diretti a giustificare il concetto della novazione.

Per questi motivi

Cassa la sentenza 7-12 luglio 1913 del Pretore del Mandamento VI di Milano e rinvia la causa innanzi al Pretore del Mandamento V della stessa città per un nuovo esame della causa ed anche pel giudizio sulle spese di questa sede; mandando annotare la presente nei registri della Pretura del Mandamento VI suddetta a termini dell'art. 548 Cod. Proc. Civ.

Espropriazione per pubblica utilità. - Costruzioni ferroviarie. - Criteri di valutazione. - Risanamento di Napoli. - Terreni sterili senza imponibile. - Legge 15 gennaio 1885 sul risanamento di Napoli, art. 13 legge 7 luglio 1907 sull'esercizio ferroviario art. 77.

I criteri stabiliti per la valutazione dei beni soggetti ad espropriazione per pubblica utilità dall'art. 13 *della legge sul risanamento di Napoli* 15 *gennaio* 1885 *ed estesi alle espropriazioni per lavori ferroviari si applicano anche nel caso di espropriazione di terreni sterili senza imponibile.*

CASS. ROMA, 28 febbraio 1914 - Focaracci c. Ferrovie dello Stato.

I ricorrenti osservano che l'art. 13 della legge per Napoli vuole che l'indennità sia determinata sulla media fra il valore venale ed i fitti coacervati dell'ultimo decennio, oppure in difetto di tali fitti accertati sulla media fra il detto valore venale e l'imponibile netto agli effetti dell'imposta sui terreni e sui fabbricati.

Nella specie, non esistono i fitti decennali e neppure esiste l'imponibile, perchè il fondo non è redditizio e di qualità sterile. In questi casi, non potendosi applicare la legge speciale, riprende vigore la legge generale organica, e la indennità deve fissarsi a norma dell'art. 40 della legge del 1865. La legge del 1885, secondo i ricorrenti, parla di imponibile netto, perchè suppone la preesistenza di un reddito su cui debba gravare l'imposta, questo elemento deve rappresentare un valore certo ed invariabile diverso da quello del valore venale, giacchè non è possibile fare una media fra un valore da una parte e zero dall'altra. In ogni modo, la corte di Macerata avrebbe lasciato insoluto un punto della contestazione, ammesso che l'art. 13 debba senz'altro applicarsi al caso in esame, la corte di appello avrebbe dovuto determinare quale

sia il criterio di stima da adottarsi per il fondo controverso per i quali non esistono i dati del fitto e dell'imponibile ad esprimere il reddito. In altri termini, dovrà il reddito del fondo espropriato essere accertato mediante equipollenti, sostitutivi del fitto e dell'imponibile, oppure dovrà senz'altro assegnarsi al fondo il prezzo rispondente alla metà del valore venale?

La Corte di appello avrebbe taciuto su ciò e la sua pronuncia in conseguenza sarebbe anche incompleta e difettosa sotto questo punto di vista.

La Corte non dubita di affermare, che il suddetto ragionamento è infondato, e che la sentenza denunziata non merita le censure, che le sono mosse.

La disposizione dell'art. 77 della legge 7 luglio 1907 è per sè stessa abbastanza esplicita. Essa reca:

« Alle espropriazioni accennate, così per lavori sulle linee esistenti, come per nuove costruzioni ferroviarie, si applicheranno le norme degli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885 N. 2892, per il risanamento della città di Napoli. Nei luoghi però dove vigessero disposizioni legislative speciali più favorevoli alle amministrazioni esproprianti, tali disposizioni saranno applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato.

Come si scorge chiaramente, essa stabilisce una deroga generale e senza alcuna eccezione al criterio di valutazione delle indennità stabilite dalla legge del 1865. Qualunque sia la natura dei beni da espropriare siano anche aree che non diano alcun reddito, si deve osservare il sistema della legge del 1885.

Anzi che le aree sieno state specialmente contemplate dalla legge del 1907 lo si deduce dalle dichiarazioni del ministro proponente la legge (on. Gianturco) al Parlamento. « Vi propongo, — disse il Ministro — di applicare in tutti i casi come regola la legge introdotta per risanamento di Napoli.

Speriamo con questa di fare un valido argine contro la sfrenata speculazione delle aree, che minaccia seriamente l'esecuzione del progetto dei lavori ferroviari, come furono deliberati dal parlamento ».

Per sostenere l'inapplicabilità della legge del 1885 al caso in esame i ricorrenti affermano trattarsi di un'ipotesi assoluta-

mente eccezionale non prevista dalla legge e non mai finora esaminata.

L'eccezionabilità consisterebbe nel fatto, che non avendo il terreno da espropriare alcun imponibile e non essendo mai stato affittato, è assolutamente impossibile costituire i due valori, dalla media dei quali deve scaturire il giusto prezzo legale del fondo, ma non è punto esatto che per potersi avere la media occorrano due valori positivi giacchè la stessa si può ottenere anche fra uno o più valori positivi da una parte ed uno o più negativi dall'altra.

Ciò non è soltanto matematicamente vero, ma praticamente osservato ogni giorno. Così, si può avere la media del reddito di una società commerciale durante un decennio benchè i bilanci sieno stati attivi per qualche anno e negativi in tutti gli altri, e si fa la media della votazione riportata negli esami anche se fra i vari esaminatori che parteciparono al giudizio, uno o più abbiano assegnato zero al candidato. Non si riscontra, quindi, nella specie uno dei casi di materiale impossibilità nell'applicazione della legge.

Non è punto vero, che così si va oltre il pensiero della legge stessa. I ricorrenti riconoscono che l'applicazione della legge debba farsi, e sia giustamente reclamata, quando l'imponibile esista, benchè minimo. Ora si ammette che il detto imponibile sia rappresentato da cifra irrisoria, addirittura trascurabile, come non è raro ritrovare nei vecchi catasti regionali ed in tal caso la media non darà un risultato economico diverso, non essendo economicamente apprezzabile l'aumento che quel valore catastale fa conseguire al fondo nella media dei valori.

Se in questi casi, tuttavia la legge è applicata secondo il suo spirito e la sua lettera, non si comprende perchè, nel caso del difetto assoluto, di imponibile, che dà un risultato quasi identico, debba ritenersi erroneamente applicata.

Non bisogna dimenticare che nel caso in esame si tratta di un terreno regolarmente inscritto nel catasto, e dichiarato sterile, e che in forza di tale qualificazione i proprietari si sono avvantaggiati per lunghi e più anni con l'esonero dell'imposta.

Ora, applicando la teoria del ricorrente, si giungerebbe a questo assurdo morale e giuridico, che il proprietario che ha pagato sempre l'imposta andrebbe soggetto nell'espropriazione alla norma

più rigorosa della legge del 1885, e quegli che se ne è sottratto per tanti anni in forza di questo stesso fatto abusivo, andrebbe avvantaggiato con l'applicazione della legge del 1865.

A mitigare questi risultati, che mostrano l'infondatezza della tesi dei ricorrenti si è accennato alla possibilità di sostituire all'imponibile un equipollente, quale sarebbe la perizia che accertasse l'imponibile attuale del fondo, in difetto della sua indicazione nel catasto a causa dell'antichità della relativa iscrizione. Ma in questo modo si aggiunge alla legge e si sostituisce ai sistemi prescritti per la determinazione della indennità un altro tutt'affatto nuovo. A prescindere che non è possibile accertare l'imponibile di un fondo mediante una perizia, giacchè la legge fiscale ha fissato all'uopo un procedimento del tutto diverso, è da por mente che la legge del 1885 non ammette equipollenti, e vuole che i fattori della determinazione del prezzo, che deve concorrere a far la media con quello venale, debbano essere precostituiti e tali che non possano artificiosamente preordinarsi dall'interessato allo scopo di aumentare la indennità spettantegli. L'imponibile poi accertato col predetto mezzo non sarebbe mai quello indicato dall'art. 13 della legge 15 gennaio 1885, vale a dire l'imponibile netto agli effetti dell'imposta sui terreni e fabbricati.

Non può esservi dunque che un solo modo di applicare questa legge, ed è quello di costituire la media fra il valore venale ed i fitti coacervati nell'ultimo decennio e in difetto di tali fitti accertati la media fra il detto valore venale e l'imponibile netto agli effetti della imposta sui terreni e fabbricati, qualunque esso sia nullo od irrisorio.

Invano il ricorrente si lamenta che in tal modo la indennità può riuscire al disotto del prezzo giusto, giacchè se il lamento fosse esatto, non avrebbe valore avanti l'autorità giudiziaria, che deve applicare la legge e non giudicare della stessa.

Ma, nel caso, sarebbe anche da esaminare se la metà del valore venale dell'area, aumentando enormemente a causa delle costruzioni ferroviarie, non sia più vicino al vero giusto prezzo di quello che nel caso presente si affermi, nei confronti di un terreno dichiarato sterile.

In ogni modo, tale fu il pensiero della sentenza denunziata, che la corte ritiene dover confermare.

Se nel dispositivo non è detto esplicitamente che la indennità deve essere costituita dalla metà del valore venale, la vera portata della decisione è resa manifesta dal ragionamento della sentenza.

Per questi motivi, rigetta ecc.

Obbligazione e contratti. - Ferrovie dello Stato. - Vincolo contrattuale. - Perfezionamento. - Approvazione delle autorità competenti.

L'Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato non è vincolata contrattualmente se non dopo l'approvazione dell'autorità competente.

CASSAZIONE DI ROMA, 21 Agosto 1913 - Ferrovie dello Stato c. Casanova.

Osserva, che la ricorrente, nel giudizio di merito oppose che il Casanova fondava la sua domanda su semplici trattative precontrattuali, che non potevano dar luogo, contro l'Amministrazione delle Ferrovie a veruna specie di diritto all'indennizzo dei danni per inadempienza.

È ovvio che, nel periodo di preparazione di una convenzione, che non genera alcun vincolo giuridico, possa ciascuna delle parti mutar di proposito, e quindi è vano parlare di azione giudiziaria per colpa contrattuale quando la convenzione non venga conchiusa.

Se, nei rapporti tra i privati in dottrina si discute la tesi, se l'ingiusto recesso dalle trattative precontrattuali possa far sorgere qualche altra azione giudiziaria, che non si sarebbe neppure di accordo a definire, non si è mai dubitato che, da parte di una pubblica amministrazione, sia sempre legittimo ogni specie di recesso, che avvenga prima che sia provata e resa esecutiva secondo le regole regolamentari una definitiva stipulazione, e che la pubblica amministrazione non possa, perciò incorrere in responsabilità di veruna specie, se lascia cadere le trattative e si rifiuta di conchiudere o di approvare il contratto.

E sull'oggetto la sentenza impugnata non ha detto verbo, e si è studiata di evitare la questione, ritenendo versarsi su di un vero e proprio compromesso interceduto tra il Casanova e le Ferrovie, sul che ha ammessa la prova testimoniale, limitandosi a ri-

levarne la concludenza, senza occuparsi punto nè poco della sua ammissibilità, e non curandosi di rispondere alle speciali deduzioni dell'Amministrazione, che sosteneva essere necessaria la prova scritta perchè potesse nascere un rapporto giuridico obbligatorio contro di essa Amministrazione.

Ma i giudici di merito non hanno posto mente che le Ferrovie, sebbene debba riconoscersi in esse un carattere industriale, non ostante le loro alte finalità politico-militari,-appunto perchè appartengono allo Stato, costituiscono una di quelle pubbliche amministrazioni che non possono incontrare responsabilità patrimoniali se non mediante l'osservanza rigorosa delle norme regolamentari imposte dal legislatore, per il che, quando manca l'approvazione dell'organo competente, se neppure il contratto definitivo può produrre effetti giuridici, *eo magis*, non è obbligatorio il compromesso vero e proprio *de incundo contractu*, il quale invece, nei rapporti tra i privati fa nascere un vincolo giuridico che, sotto pena di risarcimento del danno, può costringere a perfezionare il contratto. I vincoli giuridici, che assume la pubblica amministrazione, sono, per regola, condizionati alla approvazione da parte dell'organo competente (art. 12 della legge sulla contabilità generale dello Stato e 110 del relativo regolamento). Ancorchè il contratto sia perfetto nella forma e definitivo nella sostanza, quando l'approvazione non è data, la condizione imposta dalla legge viene a mancare e quindi non può sussistere alcun vincolo giuridico.

Si comprende che vi devono essere eccezioni in materia di affari e di lavori, di tenuissima entità, e la legge anche a questo ha provveduto, rimandando a speciali regolamenti le norme e le discipline per i servizi ad economia (art. 126 detto regolamento). Ed i giudici del merito non hanno neppur detto se la materia della convenzione consistesse in una specie di servizio ad economia nè si sono affatto occupati della competenza dell'organo ovvero della capacità giuridica della persona fisica chiamata dalla legge a disporre un simile servizio con responsabilità patrimoniale dell'Amministrazione delle Ferrovie. E veramente, nel caso in disputa, come risulta ad evidenza dei fatti esposti dall'attore, non si trattava di soddisfare piccole ed immediate esigenze di servizio, come a torto sostiene il resistente, ma di appalto di lavori, sebbene di poca importanza privata, per cui l'art. 108 del su citato regola-

mento impone non solo le speciali forme scritte, di cui distintivamente, nei quattro numeri dell'articolo stesso, ma soggiunge altresì che anche per tali appalti l'Amministrazione ha facoltà altresì di richiedere la stipulazione del regolare contratto nelle forme stabilite dallo stesso Regolamento, *ove lo reputi conveniente*. Ed è strano che il Tribunale, mentre il Casanova, deducendo di avere assunto i lavori mediante una lettera di obbligo, alluse appunto così, ad una delle forme di scrittura, di cui è parola nel ridetto art. 108, prescinde dai documenti per esserne contestata l'autenticità, e non dice le ragioni, per le quali passa all'ammissione della prova testimoniale in uno dei casi, in cui la legge richiede la prova scritta. - Omissis.

Per questi motivi, cassa, ecc.

Errata-corrige

Bollettino 39-1914. — La Circolare dal titolo: « Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine della Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia », invece del N. 19v, deve portare il N. 20v.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 41

8 OTTOBRE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata:*

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine Generale N. 10. (S.)

Movimenti nel personale superiore.

Si porta a conoscenza del personale che in seguito al collocamento a riposo del Capo Servizio Comm. Dott. Teobaldo Ricchi, dal 1° ottobre 1914, la dirigenza del Servizio Sanitario resta affidata al Sotto Capo Servizio Cav. Uff. Dott. Guglielmo Fabbri.

Ordine di Servizio N. 319. (M.).

Servizio merci a P. V. Ordinaria a Pavona.

(Vedi Ordini di Servizio N. 182 e 370-1913).

A modificazione degli O. S. 182 e 370-1913, la sovratassa da applicarsi a cura della fermata di Pavona sui trasporti a P. V. Ordinaria, tanto in partenza che in arrivo, per conto dell'impresa Rosazza Peppino, va computata nella misura di L. 0,45 per tonn. divisibile di 10 in 10 chilogrammi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 320. (C).

Trasporti militari.

A modificazione di quanto è attualmente disposto al paragrafo 103 del « Regolamento pei trasporti militari sulle Ferrovie del Regno è stato stabilito che a partire dal 1° ottobre 1914, anche gli ufficiali in congedo *richiamati* in servizio per tempo indeterminato ed aventi diritto nel tempo che prestino servizio alla tariffa militare (parag. 17-a del Regolamento suddetto), possano far uso

nei loro viaggi, qualunque ne sia il motivo, del libretto ferroviario Mod. A.

Tanto partecipasi per norma delle stazioni e del personale interessato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 321. (M. C.).

Abilitazioni di servizio della stazione di Milano Porta Vittoria.

(Vedi Ordine di Servizio N. 223-1912).

La stazione di Milano P. Vittoria è stata disabilitata dall'effettuare e ricevere trasporti a vagone completo, o da considerarsi come tali, a P. V. Acc. di carni macellate per conto della Società Magazzini Refrigeranti e Ghiaccio Artificiale Gondrand Mangilli, avente binario di raccordo con quella stazione.

Di conseguenza la nota 13 a pag. 56 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato, ediz. 1° luglio 1908, dovrà essere modificata come segue:

« Esclusi i trasporti da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, « con i treni diretti ed accelerati, nonchè i trasporti in arrivo e « partenza di carni macellate ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 322. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla decadenza del mandato di alcuni Delegati del personale per diverse categorie e circoscrizioni — a termini dell'articolo 17 del Regolamento per la nomina dei Rappresentanti del personale — e mancando, o perchè da tempo rinunciatari o perchè

decaduti anch'essi dal mandato, i rispettivi Delegati supplenti, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del citato Regolamento, che gli agenti appartenenti a dette categorie e circoscrizioni abbiano a rivolgersi, per comunicare col proprio Rappresentante, ai Delegati delle finitime circoscrizioni.

Cat. 14ª - **Porciatti** Vittorio C. Sq. Cant. - Sez. Lav. Siena.	Delegato Compartimento Firenze	Affidatogli il mandato anche per il Compartimento di Bologna
» 18ª - **Malavasi** Giuseppe Macchinista - Dep. loc. Rimini.	Id. id. Bologna	Id. id. Firenze
» 18ª - **Falieri** Raffaele Macchinista - Dep. loc. Bari.	Id. id. Bari	Id. id. Napoli
» 32ª - **Toselli** Giov. Batta C. Squ. Manovrat. - Staz. Asti.	Id. id. Torino	Id. id. Genova
» 38ª - **Pritoni** Nedardo Capo Conduttore P. V. - Milano C.	Id. id. Milano	Id. id. Venezia
» 38ª - **Cappagli** Dante Capo Conduttore P. V. - Pisa.	Id. id. Firenze	Id. id. Bologna
» 39ª - **Baggiani** Fausto Frenatore P. V. - Busalla.	Id. id. Genova	Id. id. Torino
» 39ª - **Felici** Tommaso Frenatore P.V. - Ancona.	Id. id. Ancona	Id. id. Firenze
» 39ª - **Folletti** Pietro Guardafreno P.V. - Castelbolognese.	Id. id. Venezia	Id. id. Bologna

Distribuito agli agenti delle classi 9, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 *e* 56 *del Compartimento di Bologna;*

16, 17, 35 *e* 36 *del Compartimento di Firenze;*

35 *e* 36 *del Compartimento di Napoli;*

10 *e* 11 *del Compartimento di Genova;*

9, 13, 14 *e* 15 *del Compartimento di Venezia e* 16, 17 *del Compartimento di Torino.*

Ordine di Servizio N. 323. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 1° ottobre 1914 entrano in vigore i seguenti provvedimenti da introdursi nella tariffa diretta:

Al.	Neustadt (Dosse) Stb. .	Magdeburg (G S) (3) / Charlottemburg Gbf. (B P) (31)	1185	1145	—	1095	1028
Psn.	Rädnitz	Guben (3)	1229	1189	—	1115	1038

Pag. 53. — *Elenco stazioni germaniche.* — Aggiungere a suo luogo secondo l'ordine alfabetico le seguenti nuove stazioni:

Pag. 404. — *Tariffa eccezionale N. 22 P. V.* — Aggiungere la seguente stazione:

Neustadt (Dosse) Stb.	Chiasso	3.25
	Pino	3.09
	Peri	3.19
	Pontebba	3.06

Pag. 435. — *Tariffe eccezionali N. 28 e 29 P. V.* — Aggiungere la seguente stazione:

		28	29 a	29 b
Rädnitz . . .	Chiasso. . .	—	6.32	5.07
	Pino	—	6.12	4.91
	Peri	—	5.87	3.99
	Pontebba. .	—	4.82	3.62

Pag. 498*a*. — *Tariffa eccezionale N. 42 P. V.* — Aggiungere la seguente stazione:

		a	b	c	d	e
Nordhausen	Chiasso. . .	4.75	3.72	3.52	—	—
	Pino	4.51	3.50	3.32	—	—
	Iselle. . . .	4.37	3.41	3.23	—	—
	Peri. . . .	5.17	3.31	3.31	—	—
	Pontebba. .	5.11	3.87	3.87	—	—

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, e 22.

Ordine di Servizio N. 324. (M. C. e L.).

Apertura all'esercizio della nuova stazione di La Rotta.

Dal giorno 1° settembre 1914 è stata aperta allo esercizio sulla linea Firenze-Empoli-Pisa la nuova stazione di La Rotta, cessando in pari tempo ogni servizio nel vecchio F. V.

La nuova stazione è dotata dei seguenti impianti:

Fabbricato Viaggiatori alla progressiva Km. 54 + 312,00 (da Firenze) a destra nel senso da Firenze a Pisa.

Binario per le precedenze nei due sensi, posto fra i due binari di corsa, della lunghezza utile di m. 390.

Scalo merci P. V. con piano caricatore scoperto con carico di fianco, servito da un binario tronco allacciato nei due sensi al binario dei dispari; binario di carico e scarico diretto; bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate a rotaia continua e sagoma limite.

Segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria posti alla sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dell'asse del F. V.

di metri 1010 quello verso Firenze e di metri 1138 quello verso Pisa: avvertendo che quest'ultimo è collegato mediante serratura del tipo F. S. al deviatoio che immette nel binario delle precedenze e che è incontrato di punta dai treni dispari.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 4857 con la chiamata L. A.

Per le modificazioni che in conseguenza di quanto sopra sono da apportarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato « edizione 1° luglio 1908» » e ai prontuari delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori, bagagli e merci, vedansi gli Allegati A e B al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5. 8. 9 e 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 324-1914.*

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) » si dovrà:

— a pag. 139 e 140, nelle tabelle 71 e 71 A modificare le attuali distanze esposte di contro alla stazione di La Rotta secondo le nuove risultanze di cui all'Allegato B al presente Ordine di Servizio;

— a piè della pag. 140 modificare come appresso il secondo capoverso della nota ivi esistente:

« Le distanze stampate in carattere grassetto sono computate per la via di Montepescali-Vada-Livorno Centrale, e valgono soltanto pei trasporti viaggiatori, bagagli e cani. Pei trasporti merci le distanze stesse debbono essere diminuite di Km. 4 per le stazioni di Pisa Centrale e P. Nuova, Navacchio, Cascina, Pontedera, S. Romano Montopoli e S. Miniato Fucecchio, e di Km. 3 per Pisa P. Fiorentina, S. Frediano a Settimo e La Rotta »;

— a pag. 227 diminuire di 1 chilometro le distanze per Villa S. Giovanni e Reggio di Calabria Porto esposte di contro alla stazione di La Rotta.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° luglio 1910) » si dovrà modificare le attuali distanze esposte di contro alla stazione di La Rotta in:

La Rotta / 277 / 594 / 1045 /

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai transiti marittimi ecc., da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° marzo 1911) » si dovrà modificare le attuali distanze esposte di contro alla stazione di La Rotta in:

La Rotta / 280 / 594 / 1045 /

Infine per le nuove distanze e relativo instradamento da esporsi nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, le stazioni della Rete si regoleranno nel modo seguente.

Le stazioni situate sulle linee Livorno-Pisa-Empoli-Firenze, Empoli-Chiusi e Asciano-Montepescali rileveranno la distanza per La Rotta dalle tabelle 71 e 71 A, a pagine 139 e 140 del Prontuario Generale, debitamente modificate come sopra è detto.

Le altre stazioni formeranno la nuova distanza per la stazione di La Rotta, aggiungendo Km. 14 a quella esposta per la stazione di S. Frediano a Settimo e Km. 23 a quella esposta per la stazione di Empoli e scegliendo quella che dal confronto resulterà più breve.

L'instradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base nella formazione della distanza.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 324-1914*

Distanze chilometriche dalla nuova stazione di LA ROTTA alle sottoindicate.

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Livorno Marittima . . .	45	Castellina in Chianti . .	72
Livorno Torretta	43	Siena	87
Livorno S. Marco	43	Arbia	96
Bivio Calambrone	40	Castelnuovo Berardenga .	103
Tombolo	34	Asciano	118
Pisa Centrale e P. Nuova .	25	Rapolano	124
Pisa P. Fiorentina . . .	24	Lucignano	137
Navacchio	17	Sinalunga	143
S. Frediano a Settimo . .	14	Torrita	149
Cascina	12	Montepulciano	157
Pontedera	5	Chianciano	166
S. Romano Montopoli . .	8	Chiusi	175
S. Miniato Fucecchio . .	14	Montalceto (*casa cantoniera*)	123
Empoli	24	Trequanda (*casa cantoniera*)	126
Montelupo	30	S. Giovanni d'Asso . . .	131
Carmignano	38	Torrenieri Montalcino . .	139
Signa	41	Monte Amiata	152
S. Donnino	45	S. Angelo Cinigiano . . .	163
Firenze P. al Prato . . .	54	Monte Antico	169
Firenze S. M. N.	55	Paganico Grossetano . . .	178
Ponte a Elsa	28	Roccastrada	186 178
Granaiolo	34		
Castel Fiorentino	40	Sticciano	194 196
Certaldo	48		
Barberino di Val d'Elsa (*casa cantoniera*) . . .	56	Montepescali	202 161
Poggibonsi	61		

Ordine di Servizio N. 325. (M. C.).

Servizio di corrispondenza con la Ferrovia Adriatico-Sangritana.

(Vedi Ordini di Servizio N. 255 e 395-1912).

Il servizio di corrispondenza esistente, a mezzo delle stazioni di scambio di Ortona e S. Vito Lanciano, coi tronchi Ortona-Guardiagrele e S. Vito Lanciano-Lanciano della Ferrovia Adriatico-Sangritana, dal giorno 12 ottobre 1914 viene esteso anche ai tronchi, recentemente aperti all'esercizio, *Lanciano-Crocetta Biforcazione e Guardiagrele-Crocetta Biforcazione-Archi-Atessa,* sotto l'osservanza di tutte le norme e condizioni di cui gli Ordini di Servizio 255 e 395-1912.

Le nuove stazioni ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalle stazioni di scambio di Ortona e S. Vito Lanciano, risultano dal prospetto « Allegato » al presente Ordine di Servizio; prospetto che sostituisce gli « Allegati A » agli Ordini di Servizio 255 e 395-1912 sopra citati.

Con l'occasione avvertesi che l'attuale denominazione della stazione di *Filetto* viene cambiata in FILETTO ARI.

In relazione a quanto sopra dovranno apportarsi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » le seguenti aggiunte e modificazioni:

— a pagina 7 e seguenti dell'elenco alfabetico aggiungere, nella sede opportuna, le nuove stazioni di cui l'allegato al presente Ordine di Servizio, con l'indicazione della pagina 141, e modificare *Filetto Ari* l'attuale denominazione della stazione di Filetto;

— a pagina 141 riportare tutte le indicazioni risultanti dall'allegato suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

ALLEGATO

all'Ordine di Servizio N. 325

Allegato all'Ordine di Servizio N. 325-1914.

Società per le ferrovie Adriatico-Appennino

Sede in Milano

Ferrovia Adriatico - Sangritana

DIREZIONE D' ESERCIZIO: **LANCIANO.**

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di	
		Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori: di testa	Piani caricatori: di fianco	Grue fisse: Quantità	Grue fisse: Portata in tonnellate	Bilance a ponte: Quantità	Bilance a ponte: Portata in tonnellate	Sagoma limite	S. Vito Lanciano	Ortona
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Altino		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	46	57
Archi		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	48	60
Arielli		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	-	49	18
Atessa		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	57	69
Bomba		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	-	—	—	57	69

Stazione	Linea														
Caldari	**Adriatico - Sangritana**	G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	57	10
Casoli		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	42	54
Castelfrentano		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	23	—
Colledimezzo		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	63	75
Crecchio		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	51	16
Crocetta		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	28	40
Filetto Ari		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	40	27
Guardiagrele		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	38	29
Isca d'Archi		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	54	66
Lanciano		G	A	O	VB	—	2	—	—	—	1	30	—	17	—
Orsogna		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	42	25
Ortona Città		G	A	O	VB	—	3	—	1	5	1	30	—	64	3
Perano		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	51	64
Piazzano		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	53	66
Pietraferrazzana		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	65	77
S. Eusanio		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	32	43
S. Vito Città		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	7	—
Treglio		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
Villa S. Maria		G	A	O	VB	—	1	—	—	—	—	—	—	68	80
Villa S. Vincenzo		G	A	O	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	34	33

Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) i feretri;

b) le merci di lunghezza superiore a 14 metri o richiedenti l'impiego di carri accoppiati di portata complessiva superiore alle 20 tonn.;

c) le merci di peso indivisibile superiore alle 5 tonnellate.

Ordine di Servizio N. 326. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 20 Settembre 1914, sono entrate in vigore, per le vie di Peri e Pontebba, riduzioni nei prezzi di trasporto relativi alla percorrenza estera, per carboni minerali provenienti dalla Slesia.

Tali riduzioni risultano dal Foglio di modificazioni alla tariffa diretta italo-germanica, Parte II A, il quale verrà distribuito, come di solito, dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze alle stazioni e Uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per essere rimesso gratis a chi avesse acquistato o fosse per acquistare la Tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 89. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolari N. 49, 70 e 86-1914).

A seguito delle comunicazioni fatte colle Circolari N. 49, 70 e 86 del corrente anno, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati.

Si informa poi che con recente decreto è stato dichiarato fillosserato tutto il territorio del Comune di Pistoia, e che devonsi conseguentemente depennare il richiamo (1) e la relativa annotazione esistenti per il Comune stesso nell'elenco pubblicato colla Circolare N. 49 sopra ricordata.

EMILIA

PROVINCIA DI BOLOGNA.

Circondario di Vergato — *Marzabotto.*

PUGLIE

PROVINCIA DI FOGGIA.

Circondario di Foggia — *Foggia.*

PROVINCIA DI LECCE.

Circondario di Gallipoli — *Alessano - Gallipoli - Minervino di Lecce.*

BASILICATA

PROVINCIA DI POTENZA.

Circondario di Matera — *Miglionico.*

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 90. (C.).

Trasporti a domicilio a Cagliari ed a Sassari.

Come da partecipazione ricevuta dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, essendo state modificate le condizioni, i prezzi e le sopratasse per i trasporti a domicilio a Cagliari ed a Sassari, si dovranno introdurre nel fascicolo « Norme, Condizioni e Corrispettivi pei trasporti a domicilio », edizione 1912, per quanto riguarda quelle due stazioni, le seguenti varianti:

— a pagina 61 aggiungere alla fine dell'art. 3° quanto segue: « tranne che per i pacchi ferroviali (speciali a G. V. N. 1 e 11) i « quali vengono sdaziati gratuitamente ».

—a pagina 62, alla fine del 1° capoverso dell'art. 5°, cancellare le parole: « col pagamento di una sopratassa di lire una da « pagarsi in ogni caso dal destinatario » e sostituirle con le seguenti:

«contro compenso della sopratassa di lire una, da pagarsi di- « rettamente dall'interessato ».

— alla stessa pag. 62 sostituire l'attuale quadro dei prezzi con quello seguente:

TARIFFA

STAZIONI	Pacchi ferroviari	Mercanzie in genere	Merci voluminose (1)	Mobilia (2)	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione
		Per quintale divibisile di 10 in 10 Kg. e con arrotondamento di 5 in 5 cent.				
Cagliari. . .	**0.15**	**0.30**	**0.60** *(a)*	**1.00** *(b)*	**0.25**	**0.30**
Sassari . . .	**0.15**	**0.20**	**0.60**	**1.00**	**0.20**	**0.25**

(1) Per merci voluminose s'intendono quelle che le tariffe ferroviarie considerano come tali.

(2) Per mobilia s'intende: i letti, le tavole, le sedie, gli specchi, i canapé, i pianoforti, le consolles, gli scaffali, le guardarobe e simili; *esclusi i banchi e i cassoni si pieni che vuoti.*

a) **A Cagliari** questi prezzi si applicano anche ai liquidi in damigiane.

b) **A Cagliari**, è stabilita la tassa fissa di L. 5 per i pianoforti qualunque sia il piano di abitazione del destinatario; per l'altra mobilia in genere la tassa di L. 1 a quintale si riferisce alla resa a pian terreno, mentre pel recapito ai piani superiori l'Impresa riscuoterà una sopratassa nella misura seguente:

L. 0.25 pel 1° piano }
» 0.35 » 2° » } per quintale.
» 0.50 » 3° » }

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Circolare N. 91. (C.).

Spedizioni da e per Chiasso loco.

Si è rilevato che spesse volte i trasporti per *Chiasso loco*, pei quali gli speditori hanno facoltà di presentare la lettera di vettura (punto 2° della Prefazione all'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero, 1° gennaio 1913), vengono compresi nei registri e riassunti del servizio internazionale.

Si rammenta, pertanto, alle stazioni che i trasporti medesimi devono essere invece scritturati nel *servizio interno*, anche se sono scortati da lettera di vettura, come si pratica per quelli presentati con nota di spedizione o lettera di porto. Così dicasi per i trasporti provenienti da *Chiasso loco*.

Ad eliminare, poi, qualsiasi incertezza alle stazioni di arrivo e per evitare che i trasporti in parola sieno erroneamente scritturati nei registri e riassunti del servizio internazionale, si è disposto perchè dalla stazione di Chiasso venga applicato, su ogni lettera di vettura, un timbro ad umido con la dicitura « *da scritturarsi in arrivo nel servizio interno* ».

Nel raccomandare alle stazioni di prender buona nota di quanto sopra affinchè la lamentata irregolarità non si ripeta in avvenire, si previene che saranno senz'altro adottati provvedimenti punitivi a carico di quelle manchevoli.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 92. (C.).

Buoni per rilascio biglietti di viaggio a funzionari di pubblica sicurezza in servizio di vigilanza.

(Vedi Ordine di Servizio N. 43-1912).

Si è rilevato che talune stazioni, pel rilascio di biglietti di viaggio gratuiti a funzionari ed agenti della Pubblica Sicurezza in servizio di vigilanza, accettano buoni scaduti di validità, ovvero irregolari.

Si rammenta pertanto, che l'uso dei buoni per viaggi gratuiti è ammesso in quanto siano presentati nel limite massimo di quindici giorni dalla data di emissione e non abbiano segni di cancellature, abrasioni, o correzioni di sorta, nel qual caso dovranno essere rifiutati senz'altro.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 93. (M. C.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270 e Circolare N. 88 del 1914).

A seguito delle comunicazioni fatte con le Circolari N. 76.83 e 88 circa i divieti di esportazione dal Regno, e come fu già partecipato coi telegrammi indirizzo VI N. M. 5/12/6103, N. M. 5/12/24160/14, N. M. 5/12/24490/14 e N. M. 5/12/24595/14 rispettivamente in data 24 e 30 settembre scorso 3 e 5 corrente, il Ministero delle Finanze ha permesso l'esportazione delle seguenti merci:

Lupini (merce che la Dogana comprende fra le granaglie non nominate);

Fave e ceci;

Carbone di legna;

Bestiame da macello, in cambio di bestiame da riproduzione corrispondente per specie e peso a quello da esportare;

Fagiuoli in scatole litografate, come abitualmente si esportano i fagiuoli destinati a ristretto consumo di lusso;

Campioni di cotone in bioccoli per arbitraggio diretti in Germania ed in Inghilterra.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 e 22, *ai controllori del materiale.*

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
18ª	Delegato	**Falieri** Raffaele - Macchinista - Dep. Loc. Bari.	*Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Napoli*
18ª	Id.	**Malavasi** Giuseppe - Macchinista - Dep. Loc. Rimini.	*Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Firenze*
18ª	Delegato supplente	**Brinci** Aurelio - Macchinista Dep. Loc. Foligno.	**Brinci** Aurelio - Macchinista - Dep. Loc. Roma S. Lorenzo **Diventato Delegato**
18ª	Id.	**Scarpari** Giuseppe 2° - Macchinista - Dep. Loc. Verona.	**Diventato Delegato**
18ª	Id.	**Zoli** Giuseppe - Macchinista Dep. Loc. elett. Pontedecimo.	**Diventato Delegato**
19ª	Id.	**Anfossi** Nicolò - Fuochista - Dep. Loc. Rimini.	**Diventato Delegato**
19ª	Id.	**Bighelli** Aristide - Fuochista Dep. Loc. - Verona.	**Diventato Delegato**
20ª	Id.	**Sporeni** Dante - Verificatore - Sq. Rialzo Udine.	**Diventato Delegato**
22ª	Id.	**Liboa** Giulio - Oper. di 2ª cl. Dep. Loc. Rivarolo.	**Diventato Delegato**
22ª	Id.	**Pucci** Michele - Oper. di 1ª cl. - Dep. Loc. Ancona.	**Diventato Delegato**
23ª	Rappresentante supplente	**Gallo** Giovanni - Manovale - Sq. Rialzo Napoli.	**Diventato Rappresentante effettivo**
23ª	Delegato supplente	**Baluganti** Emireno - Manovale Dep. Loc. Ancona.	**Diventato Delegato**
23ª	Id.	**Monetti** Lombardo - Manovale - Rip. Veic. Bologna.	**Diventato Delegato**
28ª	Id.	**Filippini** Giovanni - Applicato - Staz. Albissola Capo.	**Filippini** Giovanni - Applicato - Staz. Nervi.
30ª	Id.	**Cristiano** Domenico - Applicato - Staz. Reggio Cal.	**Cristiano** Domenico - Applicato - Staz. Potenza (Basilicata).

Categoria	CATEGORIA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
31ª	Delegato	**Tunetti** Adolfo - Aiut. appl - Staz. Palermo C.	**Tunetti** Adolfo - Aiut. Appl. Uff. Div. Mov. Palermo.
31ª	Delegato supplente	**Sensi** Guglielmo - Aiut. Appl. Staz. Firenze C. M.	**Diventato Delegato**
32ª	Delegato	**Toselli** Giovanni Battista - Capo sq. manovratori - Stazione Asti.	*Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Genova.*
32ª	Delegato supplente	**Mozzoni** Attilio - Capo sq. Manovratori - Stazione Parma.	**Diventato Delegato**
33ª	Id.	**Marchetti** Roberto - Guardia di Stazione - St. Borgo S. Donnino.	**Diventato Delegato**
33ª	Rappresentante supplente	**Tartaglino** Giacomo - Capo sq. alle merci - Staz. Asti.	**Diventato Rappresentante effettivo**
35ª	Id.	**Bagnasacco** Antonio - Manovratore - Staz. Chivasso.	**Diventato Rappresentante effettivo**
35ª	Delegato supplente	**Carrone** Salvatore - Capo sq. manovratori - Staz. Rocchetta.	**Carrone** Salvatore - Capo sq. manovratori - Staz. Lecce.
35ª	Id.	**Piva** Achille - Manovratore - Staz. Roma Termini.	**Piva** Achille - Manovratori - - Staz. Ceprano.
35ª	Id.	**Marconi** Francesco - Manovratore - St. Verona P. V.	**Diventato Delegato**
36ª	Delegato supplente	**Passarelli** Francesco -Manovale - St. Pisciotta.	**Passarelli** Francesco - Manovale - Staz. Cirella.
38ª	Delegato	**Pritoni** Medardo - Capo conduttore - P. V. Milano C.	*Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Venezia.*
38ª	Delegato supplente	**Cappagli** Dante - Capo conduttore - P. V. Pisa.	*Diventato delegato ed incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Bologna.*
38ª	Id.	**Fune** Alfredo - Capo conduttore - P. V. Napoli.	**Diventato Delegato**
39ª	Rappresentante supplente	**Schiavelli** Alessandro - Guardafreno - P.V. Reggio Calabria.	**Diventato Rappresentante effettivo**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
39ª	Delegato	**Baggiani** Fausto - Frenatore - P.V. Busalla.	*Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Torino.*
39ª	Delegato	**Felici** Tommaso - Frenatore - P. V. Ancona.	*Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Firenze.*
39ª	Delegato supplente	**Folletti** Pietro - Guardafreno - P. V. Castel Bolognese.	*Diventato delegato ed incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Bologna.*
40ª	Delegato	**Mastrodomenico** Vito - Capo tec. di 2° gr. - Off. loc. Foggia.	**Mastrodomenico** Vito - Capo tec. di 2° grado - Off. loc. Napoli.
40ª	Id.	**Riccardi** Gabriele - Capo tecnico di 2° grado - Div. Veic. Napoli.	**Riccardi** Gabriele - Capo tec. di 2. grado - Div. Veic. - Roma.
41ª	Id.	**Lanzoni** Rodolfo - Capo squadra operai - Div. Veicoli Torino (Santhià).	**Lanzoni** Rodolfo - Capo sq. operai - Div. Veic. Milano (Vicenza).
41ª	Delegato supplente	**Caldera** Vittorio - Capo sq. operai - Off. Veicoli Bologna.	**Caldera** Vittorio - Capo sq. operai - Off. Loc. Torino.
41ª	Id.	**Caverzazzi** Giuseppe - Capo verificatore - S. R. Milano.	**Caverzazzi** Giuseppe - Capo verificatore - S. R. Chiasso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 163R (C.).

Primo congresso nazionale degli ingegneri provinciali e comunali in Roma.

(Vedi Circolare N. 158R-1914).

Si avverte che in seguito al rinvio ad epoca indeterminata del congresso sovraindicato, le disposizioni riguardanti l'applicazione della Concessione speciale I ai viaggi dei partecipanti, devono intendersi sospese fino a nuovo avviso.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 22.

MASSIMARIO

Concessioni di biglietti per motivi di servizio. - Irregolarità ed abusi. - Provvedimenti amministrativi. - Pareggio degli addebiti mediante ritenute sugli stipendi.

L'impiegato ferroviario che durante una missione si avvale del biglietto di viaggio (nella specie biglietto As) per recarsi fuori della sede della missione stessa, incontra una responsabilità che si attiene alle sue funzioni di impiegato. Ed in quanto l'Amministrazione gli addebiti l'importo del biglietto e l'agente non si presti al pareggio, essa può rivalersi contro di lui mediante ritenute mensili sullo stipendio, senza obbligo di premunirsi del titolo; postochè agisce non in via esecutiva, ma in via di compensazione.

TRIBUNALE DI ROMA — sentenza 13-31 luglio 1914 — Berardi c. Ferrovie dello Stato.

Sospensione preventiva dal servizio per misura disciplinare. - Trattamento dell'impiegato e provvedimenti discrezionali del direttore generale. - Legge sullo stato giuridico degli impiegati civili.

L'agente sospeso preventivamente dal servizio perchè sottoposto a procedimento penale o coinvolto in fatti che possono dar luogo alla destituzione, una volta assolto per inesistenza di reato e riammesso in servizio pendente il procedimento disciplinare, non ha di-

ritto di richiedere il pagamento degli stipendi arretrati. — L'attribuire o meno in tutto od in parte detti stipendi rientra nella esclusiva potestà del Direttore Generale a termini dell'art. 43 *del regolamento* 22 *luglio* 1906 *il quale nonostante la legge sullo stato giuridico degli impiegati, conserva la sua piena efficienza, nessuna altra disposizione regolamentare essendo venuta a modificarlo.*

CORTE DI APPELLO DI VENEZIA — sentenza 9-17 settembre 1914 — Ferrovie c. D'Annunzio.

SENTENZE

Trasporti internazionali. - Ritardi. - Colpa grave. - Prova.

In tema di trasporti ferroviari, regolati dalla Convenzione Internazionale di Berna, non promana ope legis *alcuna presunzione di colpa lata dall'inadempimento contrattuale per sè valutato, ma incombe alla parte che reclama il risarcimento dell'intero danno fornire la prova della colpa lata.*

Difetta di motivazione la sentenza che abbia omesso di valutare il grado della colpa in relazione alla causa dell'inadempimento.

CASSAZIONE DI NAPOLI — sentenza 8 giugno-29 agosto 1914 — Ferrovie dello Stato c. Ricciardi, Borelli, Mannaiuolo.

FATTO.

Nel dì 4 marzo 1907 la Società Des Fondations di Parigi richiedeva la spedizione allo indirizzo della Ditta Ricciardi, Borrelli e Mannaiuolo in Napoli di due vagoni completi per materiali da imprese.

Le due spedizioni pervennero alla stazione di Modane il 17 dello stesso mese di marzò, e ripresero il viaggio addì 7 aprile e l'una arrivò a destinazione il 23 aprile, l'altra il 7 giugno, e furono ritirate dai destinatari.

Nel dì 25 maggio la Impresa suddetta fece notificare alle ferrovie dello Stato una protesta per i danni in lire cinquantamila cagionati dalla ritardata consegna delle due spedizioni, che si assu-

meva contenessero i pezzi di una macchina per lavori murali di grande urgenza.

Quindi, riusciti infruttuosi i reclami in via amministrativa si iniziò il presente giudizio nel quale la ditta attrice reclamò l'intiero danno come causa la colpa grave del vettore, esclusa dal Tribunale ed ammessa dalla Corte di Appello di Napoli con sentenza 11 luglio 1911 che l'Amministrazione di Stato denunzia al Supremo Collegio chiedendone lo annullamento.

DIRITTO.

Considera che in questa sede il nodo della quistione si concentri a decidere se la sentenza impugnata che ammette la eccezione contemplata dal n. 1 art. 44 convenzione di Berna della quale deve intendersi regolato il contratto di trasporto internazionale interceduto tra la Impresa Ricciardi e le ferrovie di Stato si appalesi informata ad erronei criteri nella determinazione giuridica della colpa grave e se per effetto di un falso indirizzo direttivo si pronunziò il giudizio di merito mettendo ogni indagine specifica e la correlativa motivazione secondo legge richiesta sulle condizioni di fatto nelle quali si svolse il negozio controvertito.

Considera che il primo motivo del ricorso sia fondato in diritto la convenzione di Berna statuendo sulla responsabilità delle Ferrovie in generale non richiede, come la Corte di Appello ha ritenuto, diligenza del buon padre di famiglia: In coerenza di questo principio, dell'inadempimento contrattuale per sè valutato non promana *ope legis* presunzione di colpa lata, ma la prova incombe alla parte che reclama lo intiero danno. Il concetto espresso limpidamente si evince dalla disposizione ricordata dell'art. 44 nella quale, fermata la regola che col pagamento del prezzo e degli altri crediti e col ricevimento della merce, si estingueva contro la ferrovia ogni azione proveniente dal contratto di trasporto, si eccettuano le domande di risarcimento di danni quando l'avente diritto possa fornire la prova che il danno fu cagionato da dolo o da colpa grave del suddetto vettore.

Ora la denunziata sentenza rileva preliminarmente la inosservanza di un obbligo del quale non era nelle circostanze della causa attuale richiesto lo adempimento (avviso al mittente per interruzione od impedimento derivante da forza maggiore, che nel caso non fu invocato), prosegue menzionando isolatamente la norma dell'art. 5 che ferma il vincolo contrattuale dipendente dall'accettazione senza coordinarla all'art. 44 che disciplina la estinzione dell'azione, e quindi conchiude pronunziando un giudizio aprioristico che merita censura per difetto di motivazione.

È indiscutibile che rientri nel criterio di merito la decisione sul grado della colpa, che spetti al Supremo Collegio sostituire la vera ragione giuridica dello errato motivo in diritto, ma la sentenza denunziata ha omesso il motivo in fatto; dallo estremo noto del ritardo di un mese alla stazione di consegna risale, senza ulteriore esame specifico sulle condizioni in cui si svolse il trasporto, alla presunzione di colpa grave traendone inoltre l'insufficiente ragione del comportamento al termine della esecuzione del contratto ed indipendentemente dalla causa generatrice del ritardo.

Cosicchè l'amministrazione ricorrente, la quale non disconosce che anche in tema di colpa lata *de jure* si ricerchi la prova attraverso le presunzioni *hominis*, direttamente denunzia che queste debbano prospettarsi gravi precise e concordanti, onde legittimare un giudizio per cui la responsabilità circoscritta al rimborso del nolo potrebbe secondo la domanda elevarsi allo indennizzo in lire cinquantamila.

Per questi motivi si deve accogliere il ricorso.

Infortuni sul lavoro. - Provvisionali. - Interessi.

Dalla indennità spettante agli operai ferroviari per inabilità permanente debbono dedursi le somme che essi hanno riscosso per inabilità temporanea nel periodo successivo ai tre mesi dal giorno dell'infortunio. — L'Amministrazione delle Ferrovie non è tenuta mai a pagare gli interessi commerciali sulle somme dovute ai propri dipendenti per inabilità permanente parziale, quando esse debbono rimanere accantonate in applicazione del secondo capoverso dell'art. 5 della legge 9 luglio 1908 n. 418, ma deve solo corrispondere gli interessi composti in ragione del 3,50 % quando si verifichi la condizione prevista dall'articolo stesso.

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI — sentenza 10 maggio-17 giugno 1914 — Acceso Carmine c. Ferrovie dello Stato.

LA CORTE.

Osserva che il Giudice Sig. *Vitale* della prima sezione del Tribunale di Napoli con sentenza del 19 dicembre 1913, provvedendo sulla domanda proposta dal guardafreno ferroviario *Carmine Acceso* nel 14 aprile dello stesso anno contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per pagamento di indennità di infortunio subito nel 15 dicembre 1912, faceva diritto per quanto di ragione alla domanda medesima epperò condannava la suddetta Amministrazione a pagare ad esso Acceso, se e quando questi non fosse mantenuto in servizio senza riduzione di salario la somma di 2076,68 lire, compensando le spese per due terze parti e condannando l'Amministrazione all'altra terza parte in favore dell'Acceso. — Negando gli interessi rilevava nelle considerazioni della sentenza che dalla somma di lire 2076,68, si doveva detrarre la differenza delle anticipazioni corrisposte all'infortunato ai termini dell'articolo 11 della legge sugli infortuni.

Avversa cosifatta sentenza ha prodotto appello principale l'Amministrazione delle Ferrovie ed appello incidentale l'Acceso, ed all'udienza dai legali rappresentanti di esse parti si sono prese le conclusioni come sopra trascritte.

Osserva che comunque le Ferrovie con l'atto di appello investano tutta la sentenza del primo giudice, con la comparsa conclusionale restringono però ogni loro doglianza al fatto di essersi omesso nel dispositivo della sentenza impugnata la detrazione delle provvisionali corrisposte all'infortunato oltre il 90° giorno dall'infortunio, quando la sentenza medesima pur tenendo conto di siffatta richiesta, non ha mancato, come si è già veduto di parlarne nelle considerazioni. — Il che premesso apparisce giusto come debba farsi dritto al gravame stesso, essendo giustificata e determinata la somma da detrarsi e non vi è contrasto da parte dell'Acceso. — Sull'appello di costui che si circoscrive a due motivi, a quello cioè della mancata condanna degli interessi commerciali da lui richiesti ed all'altro relativo al capo delle spese del giudizio, deve rilevarsi che il primo motivo si appalesa infondato perocchè se per l'articolo 11 della legge sugli infortuni sono dovuti gli interessi nella misura commerciale nel caso di ritardo nel pagamento dell'indennità e per l'articolo 5 della legge 9 luglio 1908 relativa ai provvedimenti per le pensioni e per il trattamento al personale delle Ferrovie dello Stato è sancito che all'agente che ha conseguito l'indennità, questa non viene corrisposta finchè sia mantenuto in servizio senza riduzione del salario ed all'atto della cessazione del servizio, col pagamento della detta indennità, sono corrisposti i relativi interessi computati in ragione del 3,50 % all'anno, evidentemente il primo giudice non poteva non negare gli interessi commerciali dall'Acceso richiesti in base all'art. 11 perchè il ritardo al pagamento, e non alla liquidazione si ponga mente non vi è stato dovendo per l'altra legge speciale accantonarsi la somma, che si sarebbe liquidata a titolo d'indennità in favore di esso infortunato e d'altra parte giustamente rileva la difesa delle Ferrovie, che non potessero pretendersi più di una volta gli interessi. — Se nelle more di questo giudizio di appello l'Acceso è stato esonerato dal servizio, ciò vuol dire soltanto che ha diritto al pagamento libero della somma dovutagli con gli interessi nella misura prescritta nell'anzidetta legge del 1908.

Omissis.

Per tali motivi

uditi i procuratori delle parti sugli appelli, principale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed incidentale del Signor *Carmine Acceso*, dalla sentenza del Tribunale di Napoli del 19 dicembre 1913 respinta ogni contraria eccezione, in parziale modifica della predetta sentenza provvede come appresso.

1° — Ordina che dalla somma di lire duemilasessantasette e centesimi sessantotto dovute per indennità di infortunio, sia detratta quella di lire quattrocentoundici e centesimi ottanta corriposta allo Acceso per centocinquantatre giorni oltre il novantesimo dallo infortunio e che la residuale somma di lire milleseicentosessentaquattro e centesimi ottanta sia a quest'ultimo liberamente pagata con gli interessi nella misura prescritta dalla legge 9 luglio 1908 al tre e cinqunta per cento dal 25 marzo 1914.

Omissis.

Anno VII - N. 42 | **15 Ottobre 1914**

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Ordine di Servizio N. 327. (M. C. L.).

Apertura all'esercizio della diramazione da Barletta al Porto e della stazione di Barletta Porto.

Col giorno 16 ottobre 1914 verrà aperta al pubblico servizio la diramazione da Barletta al Porto e la stazione di Barletta Porto.

Il binario della diramazione ha inizio dalla stazione di Barletta e si sviluppa parallelamente alla linea Foggia-Bari, dal lato verso Bari, fino al Km. 594-859,94 ove è attraversato a raso dal binario della tramvia a vapore Bari-Barletta, indi se ne allontana dirigendosi verso il Porto. La sua lunghezza fra l'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Barletta, da cui ha origine, e quello del fabbricato uffici di Barletta Porto è di Km. 2 + 400. Si sviluppa con curve di raggio vario e col minimo di metri 200 e per tutto il suo percorso dalla stazione di Barletta alla stazione di Barletta Porto è sempre in discesa con la pendenza massima del 14,71 per mille.

Sulla diramazione vi sono opere d'arte di cui un cavalcavia obbliquo di metri sette di luce al Km. 1 + 727,70, due case cantoniere doppie e quattro passaggi a livello, dei quali uno è munito di sbarre manovrabili a distanza, un altro di cancelli girevoli e gli altri due di sbarre girevoli, e la stazione di *Barletta Porto* munita dei seguenti impianti:

fabbricato Uffici a sinistra della linea alla progressiva Km. 2 + 400.

binari di corsa tre compresi fra le progressive Km. 2,123 e Km. 2,593 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi della lunghezza utile di metri 394 tanto quello di prima linea che quello di seconda, e di metri 245 quello di terza linea;

Ufficio telegrafico incluso nel circuito N. 5493 con la chiamata B. P.

Oltre il piazzale della stazione di Barletta Porto, la linea prosegue nel recinto del Porto, passa in prossimità dei fabbricati dove hanno sede gli Uffici della Dogana e della Capitaneria di Porto, e si sviluppa sulla banchina del molo di ponente e sulla banchina dell'antico molo isolato fino al faro.

Nel recinto del Porto vi sono diversi binari con curve di raggio vario e col minimo di metri cento, e fronteggianti: due la banchina del molo di ponente; due il magazzino merci; uno la banchina dell'antico molo isolato, ed infine uno il capannone costruito a cura del Genio Civile, e non ancora in esercizio; un magazzino merci, due bilance a ponte da 40 tonnellate e due sagome limite.

La stazione di Barletta Porto è ammessa a spedire in partenza ed a ricevere in arrivo, in servizio interno e cumulativo italiano, i trasporti a carro completo, o da considerarsi come tale, a Piccola Velocità Ordinaria ed a Piccola Velocità Accelerata alle condizioni ed ai prezzi di cui all'Allegato A al presente Ordine di Servizio. Tale allegato forma la *parte quarta* del Capo IV dell'Allegato 8 alle Tariffe.

La stazione di Barletta Porto si atterrà per le scritturazioni concernenti i trasporti stessi, per la tenuta del conto corrente e per tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del capo-stazione alle Norme publicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909 e successive modificazioni. — La medesima effettuerà i propri versamenti alla Cassa di Napoli con la periodicità, di cui alla lettera C dell'allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1913.

Per le aggiunte da praticarsi nel Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato vedasi l'allegato B; quelle da introdursi nella Prefazione generale all'orario generale di servizio saranno comprese in detta pubblicazione in corso di ristampa.

Disposizioni transitorie. — In pendenza dell'impianto di regolari segnali, provvisoriamente alla protezione venne provveduto come segue:

per l'*attraversamento della tramvia a vapore Bari-Barletta*, mediante due segnali fissi di fermata impiantati sulla diramazione al Porto ed a 100 metri da ciascuna parte dell'attraversamento

medesimo: i detti due segnali fissi funzioneranno altresì: quello lato Barletta come segnale di partenza per i treni diretti al Porto e quello lato Porto, come segnale di protezione di Barletta per i treni provenienti dal Porto;

per *la stazione di Barletta Porto,* mediante un segnale fisso di fermata a metri 150 in precedenza del deviatoio estremo verso Barletta.

Tutti i treni dovranno fermarsi ai rispettivi segnali fissi che li comandano e non potranno proseguire senza la scorta di un apposito agente pilota.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 327-1914*

PARTE QUARTA

Scalo marittimo di Barletta Porto.

Art. 1. — Lo scalo marittimo di Barletta Porto ammesso ad eseguire in partenza ed a ricevere in arrivo i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di merci a Piccola Velocità Ordinaria ed a Piccola Velocità Accelerata soltanto a carro completo, o da considerarsi come tale, che, provenienti dal mare, sono destinati oltre Barletta, o che, provenienti da oltre Barletta per ferrovia, sono destinati all'imbarco, compresi quelli destinati fin dall'origine alla stazione di Barletta e che le parti volessero far proseguire a Barletta Porto per l'imbarco.

Art. 2. — L'accettazione, lo svincolo e tutte le altre operazioni contabili inerenti ai trasporti si eseguiscono negli uffici della stazione di Barletta Porto.

Art. 3. — I mittenti delle spedizioni destinate a proseguire per mare devono indicare sulle lettere di porto e sugli altri documenti di trasporto la precisa denominazione di: « Barletta Porto ».

Art. 4. — Le spedizioni in provenienza o destinazione di Barletta Porto sono tassate come se fossero eseguite da e per Barletta stazione con l'aggiunta della seguente sopratassa:

Prezzo (in lire) pel trasporto di ciascun carro della portata di:

8 Tonn.	10 Tonn.	12 Tonn.	14 Tonn.	15 Tonn.	18 Tonn.
3,65	4,55	5,35	6,10	6,50	7,60

Nel caso in cui venissero richiesti o fossero necessari pel trasporto carri di portata superiore a 12 tonnellate, non indicati qui sopra, la sopratassa suddetta fissata per i carri da 12 tonn. è aumentata di L. 0,40 per ogni tonnellata in più di portata.

Ai trasporti di merci esplosive delle Categorie 12ª, 13ª e 14ª, dell'Allegato 9 alle Tariffe, invece delle sopratasse suindicate, sono applicabili i prezzi proporzionali per tonnellata-chilometro o quelli per spedizione-chilometro, che sono stabiliti per dette merci nell'Allegato predetto, computando tali prezzi in base alla distanza di 3 chilometri.

ART. 5. — Le merci che i mittenti avessero indirizzato alla stazione di Barletta potranno essere rispedite, come è accennato all'art. 1°, a Barletta Porto, dietro pagamento delle sopratasse di cui al precedente articolo 4 e, dal 1° novembre 1914, anche di quelle previste dagli articoli 68*bis* (per i trasporti a P. V.) e 108 *bis* delle tariffe.

ART. 6. —Le operazioni di carico e scarico per le merci in partenza ed in arrivo a Barletta Porto devono indistintamente essere eseguite dalle parti, salvo il disposto dell'articolo 63 — Avvertenza *d*) (1) e perciò il diritto fisso, rispettivamente stabilito dalle varie tariffe, viene diminuito di L. 0, 4892 per ogni tonnellata e per ogni operazione, a meno che tale detrazione non sia già portata dalle Tariffe.

ART. 7. — La pesatura dei carri, tanto in partenza quanto in arrivo, si effettua sui ponti a bilico di Barletta Porto, verso pagamento della relativa tassa a forma dell'art. 113 delle Tariffe.

ART. 8. — Le domande dei carri da caricarsi debbono dagli speditori essere fatte nell'Ufficio di Barletta Porto, depositando contemporaneamente la caparra prescritta dall'art. 106 delle Tariffe.

ART. 9. — Nel caso che il mittente non eseguisca il carico del carro entro le 24 ore dal momento della consegna, e così pure nel caso che il destinatario non effettui lo scarico nel tempo regolamentare, vengono applicate le tasse di sosta a mente dall'art. 117 delle Tariffe.

---

(1) Dal 1° novembre 1914, l'avvertenza *d*) è sostituita dall'avvertenza *c*).

Allegato **B** *all' Ordine di Servizio N. 327-1914.*

Aggiunte da praticarsi nel Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908).

Pag. 16. — Fra Barletta e Baronissi, inserire:

Barletta Porto ****/Foggia-Otranto/Bari/Bari/99-106/ - / - / - / A/O/ - / - /S/ - / - / - / - / - /2/40/2S/

riportando in calce alla pagina stessa la seguente annotazione:

**** Vedasi allegato N. 8 alle Tariffe.

Pag. 158. — Tabella (99) Foggia-Otranto, al nome di Barletta aggiungere il richiamo (3), riportando in calce la seguente annotazione:

(3) Stazione di congiunzione con lo scalo Marittimo di Barletta Porto. Per la tassazione dei trasporti da e per lo Scalo medesimo vedasi Allegato N. 8 alle Tariffe.

Pag. 159. — Tabella (106) Barletta-Spinazzola, al nome di Barletta aggiungere il richiamo (1), riportando in calce alla tabella stessa la seguente annotazione:

(1) Stazione di congiunzione con lo scalo marittimo di Barletta Porto. Per la tassazione dei trasporti da e per lo scalo medesimo vedasi allegato N. 8 alle tariffe.

Pag. 222. — Fra Barletta e Baronissi aggiungere Barletta Porto con la chiamata (1)

12.139.39.108	—	646
12.139.39.108	641	—

riportando a piè di pagina l'annotazione seguente:

(1) Per la tassazione dei trasporti vedasi Allegato N. 8 alle Tariffe.

Ordine di Servizio N. 328. (C.).

Servizio diretto italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 299-1914).

A datare dal 16 ottobre 1914, la stazione di St. Sulpice verrà ammessa alla tariffa eccezionale N. 3, serie *g*, del percorso svizzero (Parte II A pag. 104 della Tariffa diretta italo-svizzera), con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 3 Serie *g*
St. Sulpice	Chiasso	1.50
		1.46 (4)
	Pino	1.38
		1.34 (4)
	Iselle	1.04
		1.00 (4)

(4) **Prezzo applicabile soltanto alla pasta di legno, pasta di legno chimica (cellulosa), pasta di paglia e cellulosa di paglia, contenente più del 40 % di acqua.**

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 329. (C.).

Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 158-1914).

Il penultimo capoverso del punto 5 dell'art. 30 - *Assegni* - Capo V, parte 1ª, pag. 47, deve essere annullato e sostituito come segue:

« Le disposizioni del presente articolo non valgono per i tra-
« sporti in destinazione dell'Inghilterra, i quali, a sensi delle pre-
« scrizioni contenute nelle rispettive tariffe via Moncenisio e via
« Sempione, Gottardo, Brennero, non possono essere gravati di
« assegno ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 94. (M. V.).

Carri per trasporto di lignite.

(Vedi Circolare N. 100-1913).

Sono stati specializzati altri venti carri, con freno a mano, della serie L e della portata di 18-19 tonnellate, pel trasporto di lignite fra Morgnano e Terni, in aumento ai 30 di cui alla Circolare N. 100-1913, riconosciuti insufficienti al regolare disimpegno del servizio cui vengono adibiti. Sono inoltre stati sostituiti coi carri 458.085 e 459.645 quelli N. 458.480 e 455.625.

L'elenco completo dei 50 carri all'uopo specializzati è ora il seguente:

450.298 - 450.421 - 451.037 - 451.456 - 451.662 - 451.696 - 451.885 - 452.216 - 452.275 - 452.645 - 452.668 - 452.696 - 453.234 - 454.450 - 455.265 - 455.472 - 455.815 - 457.036 - 457.667 - 458.045 - 458.085 -

458.290 - 458.691 - 459.018 - 459.070 - 459.235 - 459.270 - 459.418 - 459.452 - 459.487 - 459.645 - 459.817 - 459.841 - 460.048 - 460.094 - 460.261 - 460.882 - 460.894 - 461.054 - 461.461 - 462.297 - 462.452 - 462.626 - 462.660 - 462.665 - 462.825 - 462.854 - 463.431 - 464.062 - 464.221.

Ogni altro carro, non compreso fra i suindicati, che risultasse ancora specializzato dovrà essere rimesso in libera circolazione, previa cancellazione delle relative scritte di specializzazione e di residenza.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 11, 40, 41. 42, 43, 44, 45 *ed ai Controllori del Materiale.*

Comunicazione.

Riammissione alle gare. — Con decreto 16 settembre 1914 del Ministero della Marina è stata riammessa a fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la Ditta Salvadè e C. di Genova, fornitrice di colori, che ne era stata esclusa con precedente decreto dello stesso Ministero in data 30 maggio 1913.

COMUNICATO

Opera di previdenza a favore del personale.

(Legge 19 giugno 1913, N. 641).

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 29 del 16 luglio 1914, la *Giunta* dell'Opera di Previdenza ha approvato a tutto il 30 settembre 1914, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Esercizio	Indennità di buonuscita (art. 1 § 1 della legge)						Sussidi temporanei ad orfani (art. 1 § 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (art. 1 § 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (art. 3 della legge)					
		ad agenti			a famiglie							ad agenti			a famiglie		
		N.	Importo		N.	Importo		N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo		N.	Importo	
Approvate dal 1° luglio a tutto il 30 settembre 1914.	1912-13	4	1.545	74	18	9.322	63	7	2.703	—	—	—	—	—	—	—	—
	1913-14	37	17.467	37	158	89.271	21	95	83.187	3	1.128	38	376	51	2	9	93
	1914-15	694	527.360	95	13	10.427	62	20	7.458	3	1.200	20	127	32	—	—	—
Aggiungendo quelle approvate precedentemente .	. . .	4766	3.647.101	91	893	542.835	18	585	207.262	23	7.926	35	200	06	6	37	43
Si ha un totale a tutto il 30 settembre 1914.		5501	4.193.475	97	1082	651.856	64	707	250.610	29	10.254	93	703	89	8	47	36

Sulle disponibilità degli esercizi finanziari 1912-1913 e 1913-1914 furono approvate dal *Comitato* dopo il 30 giugno 1914 le seguenti concessioni:

1. — Sussidi temporanei.
(*art. 1, n. 2, lettera c - della legge*)

N. 3, a favore degli orfani sottoindicati:

Giuseppe, orfano del Capo Conduttore pensionato *Boggio* Pietro (51515): L. 240 annue, con decorrenza dal 1° luglio 1914;

Anna, Ercole e Iolando, orfani del Manovale pensionato *Lanzara* Alfredo (78380); L. 360 annue, con decorrenza dal 1° marzo 1914;

Lida, Linge, Valfredo, Lidia e Guido, orfani del defunto manovale *Vieri* Bernardino (69330): L. 360 annue, con decorrenza dal 1° luglio 1914, in contemplazione di tre dei cinque orfani minori degli anni 18, con riserva di procedere alla graduale riduzione del sussidio stesso quando il gruppo dei detti cinque orfani sarà ridotto a due, e successivamente, ad uno.

2. — Assegni alimentari vitalizi.

N. 5, a favore delle sottoindicate persone di famiglia di ex agenti:

Compagnone Fortunata, madre della scrivana *Grassi* Evelina (127268): L. 300 annue, con decorrenza dal 1° luglio 1914;

Caprara Concetta, vedova del Cantoniere *Massacesi* Giuseppe (136177), (finchè conservi lo stato vedovile), e figli minori *Emilio, Maria, Alfredo, Antonio, Amario e Giuseppe* (finchè non raggiungano l'età maggiore; e, per la femmina, anche prima qualora contragga matrimonio): L. 510 annue complessivamente, dal 1° giugno 1914, con riserva di procedere alla progressiva diminuzione dell'assegno, stabilita dall'ultimo paragrafo dell'art. 2 della legge, allorchè le persone aventi titolo all'assegno si riducano in numero inferiore a quattro, oppure in qualunque momento qualora vengano a migliorarsi le condizioni economiche della famiglia;

Luciani Luigi, padre del Manovale *Luciani* Remo (35330): L. 300 annue, con decorrenza dal 1° gennaio 1914;

Baccinetti Leopoldo, padre dell'Applicato Pr.le *Baccinetti* Alfredo (28740): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1914;

Simeone Giuseppa, vedova *Orefice*, sorella del portiere Luigi *Simeone* (61036): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1914.

3. — Ricovero di orfani.

(*art. 2 penultimo capoverso, della legge*)

N. 15, a favore degli orfani sottoindicati:

Cesare, orfano del Cantoniere *Zampaloni* Giuseppe (36609);

Giuseppe, orfano dell'Accenditore *Raimondi* Serafino (10665);

Mario e Ida, orfani dell'Operaio *Sicardi* Antonio (88450);

Corinto e Clorice, orfani del Capo Squadra alle merci *Tiburzi* Giuseppe (120082);

Umberto, orfano del guardiano *Palmucci* Alessandro (17739);

Oscar, orfano dell'Applicato *Arenella* Antonio (77057);

Felice e *Nicola*, orfani dell'Applicato *Vitale* Giovanni (69492);

Giuseppe e *Vincenzo*, orfani del guardiano *Pisolati* Gregorio (6131);

Giuseppe, orfano del cantoniere *Sacchi* Giovambattista (37371);

Arturo e *Clementina*, orfani del guardiano *Carrozzo* Samuele (28047);

Amleto, orfano del manovratore *Frattari* Agostino (32498).

4. — Integrazioni di assegni alimentari vitalizi.

(*art.* 4 della legge))

Una integrazione di assegno alimentare vitalizio, approvata in massima.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'opera, l'assistenza e la sorveglianza degli orfani ricoverati in istituti di educazione e di istruzione fu affidata ai seguenti patroni:

Anzaldi ing. cav. Francesco - Ispettore Movimento - Venezia.

Cariati Giuseppe - Ispettore Movimento - Roma.

Castellani ing. Virgilio - All. Ispettore Movimento - Benevento.

Corio Primo - Ispettore Movimento - Milano.

Garbarino ing. Domenico - Ispettore Movimento - Napoli.

Giorgi Ernesto - C. Conduttore a riposo - Roma.

Quici cav. Arturo - ff. S. Ispettore Movimento - Aquila.

Rivosecchi Pasquale - Ispettore Veicoli - Firenze.

Sarantini cav. Giacomo - Ispettore Movimento - Fabriano.

Tranfo cav. Saverio - C. Stazione Pr.le - Salerno.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 10v (S.).

Biglietti per viaggi gratuiti a favore delle famiglie degli onorevoli Senatori e Deputati.

Come dall'ordine di servizio N. 15v (S.) inserito nel bollettino ufficiale 16 ottobre 1913, N. 42, i biglietti gratuiti serie B° ed i relativi buoni bagaglio emessi per il 1° anno della XXIVª Legislatura non potranno essere accettati oltre la mezzanotte del 25 ottobre 1914.

Però, il viaggiatore al quale scadessero il biglietto serie B° ed i buoni bagaglio durante la corsa può utilizzarli sino alla stazione per la quale sono stati vidimati, o per quella ove eventualmente intendesse di effettuare una fermata.

In ogni altro caso i viaggiatori che presentassero biglietti serie B° scaduti di validità dovranno pagare il biglietto a tariffia ordinaria; altrimenti il personale di controlleria dovrà ritirare il biglietto serie B°, regolandosi come è indicato negli ultimi due capoversi della circolare N. 12-1911 (1).

Per il 2° anno della XXIVª Legislatura verranno emessi biglietti serie B° e buoni bagaglio di nuovo modello, da tenersi validi

(1) In caso di rifiuto ad effettuare il pagamento delle dovute tasse e sopratasse, non verrà rilasciato ai detti viaggiatori il mod. CI-204, senza prezzo, in sostituzione del biglietto serie B° da ritirarsi, e saranno da adottare verso di essi i medesimi provvedimenti stabiliti pei viaggiatori ordinari.

In tutti indistintamente i casi di disguido, o di irregolarità, dovrà farsi rapporto all'Ufficio superiore, allegando il biglietto serie B° ritirato, i cui estremi devono essere riportati, come di regola, sul mod. CI-204, quando quest'ultimo sia rilasciato.

coi treni in partenza dopo la mezzanotte del 25 ottobre 1914, e che avranno la loro scadenza alla mezzanotte del 25 ottobre 1915, o, nel caso di nuove elezioni generali, alla mezzanotte del giorno precedente la convocazione dei Collegi elettorali.

I nuovi biglietti serie B° e buoni bagaglio si distinguono principalmente per una riga obbliqua da sinistra a destra di colore bleu riportata tanto sul biglietto che sullo scontrino di controllo e per l'indicazione, sul fondo, dell'anno 2° della XXIVª Legislatura.

Si richiamano le disposizioni contenute nell'ordine di servizio N. 1v (S.)-1913 e nella circolare N. 12-1911 suddetta, avvertendo in modo particolare che i biglietti serie B° non possono essere validi che *da o per Roma*, debbono essere sempre completati con l'indicazione del percorso, del nome e cognome della persona che viaggia, della data del rilascio, e firmati a penna dall'onorevole Senatore o Deputato che li ha rilasciati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *del personale delle gestioni.*

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 164R (C.).

Congresso nazionale dei portabagagli in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 15 al 20 ottobre 1914.

Ritorno: dal 18 al 23 ottobre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Espropri ferroviari. - Legge sul risanamento di Napoli. - Non può annoverarsi tra le Leggi tributarie.

L'art. 13 della Legge sul Risanamento di Napoli, estesa agli espropri ferroviari dall'Art. 77 della legge 7 Luglio 1907, n. 429, in quanto determina i criteri per la stima della indennità, non può dirsi affatto diretto a scopi fiscali, ma unicamente all'intento di assicurare una giusta tutela delle ragioni dell'Amministrazione espropriante. — È giuridicamente assurdo ritenere informata a criteri tributari una Legge che non riguarda la generalità dei cittadini, ma soltanto coloro i cui fondi debbono essere espropriati per le costruzioni ferroviarie, essendo notorio che i criteri essenziali da cui dipendono la legalità e la legittimità del tributo sono la generalità e la uniformità dello stesso.

CASSAZIONE DI ROMA S. U. — 3-27 gennaio 1914 — Pallavicini ved. Durazzo c. Ferrovie dello Stato.

Omissis.

Tutta la controversia avanti il Tribunale si aggirò sul fatto che i terreni espropriati alla marchesa Pallavicini si trovavano indicati nell'antico catasto Ligure come terreno coltivo, mentre al presente, per lo accrescimento della Città essi rappresentano aree fabbricabili. — Per effetto di tale trasformazione della natura dei beni, la marchesa Pallavicini affermava, e il Tribunale riconobbe non esservi più una esatta corrispondenza fra l'accertamento catastale ed il valore dell'immobile all'epoca della espropriazione, e quindi non essere più applicabili le norme di tassazione dettate dal-

l'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli, richiamata dall'articolo 77 della legge 7 luglio 1907 sull'ordinamento ferroviario; e quindi doversi far luogo al calcolo della indennità sulla base della legge comune 25 giugno 1865.

Avverso questa sentenza, ricorse in appello l'Amministrazione delle Ferrovie e la Corte di Genova, con sentenza 2-11 marzo 1912, accolse il gravame e nominò un altro perito per la revisione della precedente perizia, dandogli incarico di determinare l'estensione del fondo espropriato e lo ammontare dell'indennità spettante alla marchesa Pallavicini, a seconda le norme della legge 15 gennaio 1885, richiamata dall'art. 77 della legge 1907.

Avverso questa sentenza, ricorse in Cassazione la marchesa Pallavicini e ne domandò l'annullamento con 6 mezzi.

Col secondo di detti mezzi gli denunzia la violazione dell'articolo 517 Cod. Proc. Civile, degli art. 77 della legge 7 luglio 1907 della legge 15 gennaio 1885, dell'articolo 25 e 29 dello Statuto del Regno, dell'art. 3 delle disposizioni preliminari e 438 del Codice Civile e dell'art. 39 della legge di espropriazione del 1865.

La Corte di Appello nel respingere la tesi della marchesa Pallavicini accolta dal Tribunale afferma che essa è in urto colle rette norme tributarie e coi fini delle leggi rammentate del 1885 e del 1907. — Successivamente in altri punti della sentenza dichiara che le dette leggi hanno imposto un lieve sacrificio a ciascuno degli espropriati, per il bene della collettività ed accenna nuovamente al carattere tributario dello stesso.

Portata la causa alla discussione della Corte di Cassazione di Torino il rappresentante del P. M. osservò che col detto articolo si sollevava la questione circa il carattere tributario delle leggi ora citate e chiese il rinvio della causa alle Sezioni Unite, che fu disposto dalla Corte con sentenza 17 gennaio 1913.

IN DIRITTO.

La Corte osserva che, col 2° mezzo, in base del quale il Procuratore Generale presso la Corte di Cassazione di Torino ha fatto richiesta del rinvio della causa a queste Sezioni Unite, non è denunciata alcuna violazione di legge tributaria. Le disposizioni di legge

che si dicono violate sono quelle dello Statuto del Regno, del Codice Civ., e del Codice di procedura Civile, della legge del 1907 portante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie, della legge di espropriazione per pubblica utilità del 1865, e di quella speciale sul risanamento di Napoli del 1885. — Dallo svolgimento del motivo però si deduce che la legge di carattere tributario, che determinerebbe la incompetenza della Corte regionale, sarebbe appunto quella del 1885 pel risanamento di Napoli. Non già che il ricorrente la ritenne tale, che anzi egli s'indugia a dimostrare lungamente la mancanza di ogni carattere tributario alla legge stessa. Questo carattere le sarebbe stato riconosciuto dalla sentenza denunciata. La Corte di Appello di Genova, infatti, nell'intento di giustificare le derogazioni che la legge del 1885 apportò a quella organica del 1865 sulla espropriazione per pubblica utilità, e il criterio della legge del 1907 che volle che la legge del 1885 si applicasse alle espropriazioni, che si devono fare nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria, accennò al carattere tributario dell'ultima legge in quanto importa l'applicazione della 1ª. — Essa credette così di spiegare il sacrificio delle ragioni private, che la legge esigerebbe per l'incremento del servizio ferroviario, corrispondendo un'indennità, che non rappresenterebbe precisamente il giusto valore dei beni espropriati, ma un prezzo medio, determinato dal coacervo del valore venale con quello fissato in base ai fatti decennali accertati, o, in difetto, col valore imponibile.

Ma è facile riconoscere che sono erronee le espressioni in questo senso usate dalla Corte, e non possono in alcun caso conferire alle leggi in discussione il carattere tributario. — Basta por mente alla natura e alla genesi della legge del 1885 per escludere dalla stessa un intento fiscale.

Il legislatore mirò a soccorrere, in un'ora di grave sventura, la più popolosa città del Regno, provvedendo al suo risanamento igienico e al suo rinnovamento edilizio.

Il suo scopo fu eminentemente sociale.

Il criterio adottato per fissare la misura dell'indennità dell'espropriazione fu suggerito dalle condizioni della proprietà urbana nelle zone da risanare, nelle quali, per l'eccezionale densità della popolazione, i redditi erano anormali, e, in forza della legge del 1865, avrebbero determinato un valore venale superiore a quello equo. — Nessun criterio fiscale, quindi, ispirò la legge. — Succes-

sivamente, quando nel 1907, il legislatore volle che gli stessi criteri di determinazione d'indennità si applicassero alle espropriazioni ferroviarie mirò ad impedire che si facessero delle speculazioni sulle aree da cedere all'Amministrazione e volle il concorso di uno degli altri due elementi moderatori del prezzo, vale a dire o il coacervo dei fitti decennali esplicitamente dalle dichiarazioni fatte alla Camera dal Ministro proponente On. Gianturco. — Neppure quindi, in questo caso, prevalse un criterio tributario, ma quello di una giusta tutela degli interessi dell'Amministrazione. — In ogni caso, il legislatore adottando gli accennati criterî, intese di dare agli espropriati un'indennità proporzionata ed equa, non una indennità al disotto del giusto valore chiedendo a ciascuno di essi un sacrificio nell'interesse della collettività. Comunque si vogliono giudicare i risultati pratici del menzionato sistema, non si può disconoscere che il legislatore non volle abbandonare il principio fondamentale dell'art. 29 del nostro statuto, nè quello dell'articolo 39 della legge di espropriazione del 1865, ma stimò in certi casi speciali la giusta indennità fosse quella risultante dai criteri sopra accennati: d'altronde, sarebbe stato giuridicamente assurdo informare a criteri tributari una legge che non riguarda la generalità dei cittadini, ma soltanto coloro i cui fondi vanno espropriati per le costruzioni ferroviarie. È risaputo che i caratteri essenziali dai quali dipendono la legalità e la legittimità del tributo sono la generalità e l'uniformità del tributo stesso. Gli è pertanto che malgrado le espressioni già eccennate, che si leggono nella sentenza denunciata della Corte di Appello di Genova nè la legge del 1885 nè quella del 1907, hanno carattere tributario e ad interpretare le stesse è competente la Corte di Cassazione regionale.

Per questi motivi.

Giudicando sull'eccezione d'incompetenza sollevata dal Pubblico Ministero presso la Corte di Cassazione di Torino, relativamente al 2° motivo del ricorso proposto dalla marchesa Teresa Pallavicini ved. Durazzo contro la sentenza della Corte di Appello di Genova in data 2-11 marzo 1912, pronunziata fra essa ricorrente e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in persona del Direttore Generale Cav. Riccardo Bianchi, dichiara la competenza della predetta Corte di Cassazione di Torino e rinvia la causa alla medesima per la decisione in merito dei motivi.

Personale. - Revoca di promozione. - Risarcimento del danno. - Inammissibilità.

Gli atti amministrativi discrezionali hanno per principale caratteristica la revocabilità da parte della Autorità che li ha emanati, condizionatamente al rispetto dei diritti quesiti.

Conseguentemente l'impiegato non ha azione giudiziaria contro l'Amministrazione per ottenere il risarcimento del danno in dipendenza della promozione deliberata, ma poscia revocata PRIMA CHE NE SIA STATA FATTA PUBBLICAZIONE UFFICIALE.

CORTE DI APPELLO DI NAPOLI — 16-30 marzo 1914 — Carlo Grossi c. Ferrovie dello Stato.

La Corte osserva:

Che Carlo Grossi, applicato principale presso le Ferrovie dello Stato, assume che per opposizione mossagli dal sotto Capo dell'XI Servizio (lavori) non era stata più attuata la di lui promozione, ad applicato tecnico principale deliberata nella seconda metà del 1908 dal Consiglio di Amministrazione su proposta della Direzione Generale. Deducendo quindi la violazione di un suo diritto perfetto egli citava le Ferrovie davanti il Tribunale di Napoli per sentirsi condannare al risarcimento dei danni dallo arbitrio operato.

L'adito magistrato reputò, con sentenza 2-20 giugno 1913 improponibile la domanda, donde il presente appello prodotto per i motivi indicati nell'atto 1° ottobre 1913.

Che i procuratori delle parti hanno preso le conclusioni sopratrascritte.

Che la soluzione data dalla sentenza appellata alla controversia insorta sulla competenza del potere giudiziario è conforme a legge, e solo la motivazione è o non esatta o manchevole.

Questa avrebbe dovuto informarsi a concetti e principi di diritto pubblico e non come è stato fatto a concetti e principi di diritto privato, quali sono quelli della pollicitatio e del contratto.

E per vero pubblico è l'ente autarchico « Ferrovie avendo la sua causa nel soddisfacimento di un importante interesse sociale collettivo, quale è quello di stabilire ed esercitare mezzi di comunicazione di persone beni e notizie fra le diverse regioni dello Stato e tra questi e l'Estero. Pubblico è altresì il rapporto che avvince l'impiegato delle Ferrovie, non solo per la qualità subiettiva di uno dei contraenti e per le sanzioni civili, penali e disciplinari, che differenziano il contratto o la concessione di impiego dall'analoga locazione di opere ma anche e sopratutto perchè esso rapporto è preordinato a fornire l'ente degli organi necessari al conseguimento del fine propostoci scopo questo che pervade nella struttura e nel funzionamento del vincolo giuridico e ne costituisce ad un tempo il carattere specifico più importante.

Pubblici quindi sono gli atti che si riferiscono a tale rapporto trattandosi di provvedimenti presi da una pubblica Amministrazione per l'attuazione di una funzione o di un servizio pubblico.

Ora quella serie di atti pubblici, noti in dottrina con il nome di atti amministrativi hanno per principale caratteristica la revocabilità loro da parte della stessa autorità, che li emanava, revocabilità che è giustificata sia per il fatto che essi atti hanno per materia un semplice interesse essenzialmente mutevole e dipendente dalla volontà discrezionale dell'ente e sia per l'altro fatto che senza di essa non potrebbe essere attuato il potere dell'Amministrazione di correggere sè medesima per il migliore e più sicuro conseguimento dei fini ai quali essa attende. Vero è che questa facoltà di revoca non è incondizionata ma trovasi sottoposta a vari limiti, fra i quali il rispetto ai diritti quesiti.

Però, come ha ripetutamente insegnato il nostro supremo consesso Amministrativo, questi non sorgono fino a quando gli atti non siano a mezzo di legale significazione portati a conoscenza di coloro che vi hanno interesse imperocchè prima di un tale momento si ha sempre l'esplicamento del potere dell'Amministrazione e non già un impegno verso i terzi, che sarebbe assurdo riscontrare nella permanenza di uno stato di cose del tutto integre.

Perciò tutta la controversia si riduce all'accertare se nella specie sia o non intervenuta significazione siffatta.

Detto questo, che è escluso per le stesse deduzioni dell'atto che assume non attuata la promozione appunto perchè non pubblicata nel Bollettino Ufficiale del personale delle Ferrovie dello Stato nonchè dell'art. 57 della legge 7 luglio 1907 per cui solo la pubblicazione del « Bollettino » dei vari ordini di servizio mette in mora gli interessati per la proposizione del ricorso della 4ª Sezione del Consiglio di Stato, lo che prova che per legge senza una tale pubblicazione l'atto non si reputa portata a cognizione di colui che vi ha interesse.

Che pertanto avendo l'Amministrazione agito in conformità del suo potere discrezionale, siccome è stato per altri motivi dichiarato dalla pronunzia appellata, il proposto appello non merita accoglimento.

Che le spese seguono la soccombenza.

Per questi motivi

La Corte uditi i procuratori delle parti.

Rigetta l'appello proposto da Carlo Grossi contro la sentenza del Tribunale di Napoli del 2-20 giugno 1913 e per lo effetto questa conferma, ordinandone l'esecuzione.

Servizio militare. - Croce Rossa. - Trattamento del personale.

Agli agenti appartenenti alla Croce Rossa Italiana non spetta durante il servizio prestato in Libia, il trattamento di cui all'art. 7 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

TRIBUNALE CIVILE DI CATANIA — 7-10 febbraio 1914, De Rosa c. Ferrovie dello Stato.

DIRITTO.

Osserva nel primo motivo di appello il Collegio, ed in linea generale, che i vantaggi tutti dalle leggi concessi agli impiegati delle pubbliche amministrazioni, riguardo alla loro condizione di cittadini soggetti ad un qualsiasi onere di carattere militare, hanno esclusivamente la loro ragione di essere nello obbligo, che incombe ad ognuno a qualsiasi condizione o professione appartenga, di correre immediatamente a servire la patria ogni qualvolta ne sia richiesto. — Se le leggi non accordassero speciali facilitazioni a coloro che si trovano nella condizione di essere impiegati, pur appartenendo potenzialmente alla forza armata della propria nazione, si metterebbero questi individui nella dolorosa contingenza di vedersi danneggiati nella loro carriera e nel proprio avvenire sol per avere adempiuto ad un imprescindibile dovere, cui in nessun modo potevano essi venire meno. — Onde in tanto si può usufruire dei vantaggi concessi dalle leggi vigenti, quale conservazione di stipendio per tempo più o meno determinato, o collocamento in aspettativa, con diritto alla decorrenza dell'anzianità in quanto la cessazione del servizio nella pubblica amministrazione, lungi dall'essere volontaria è quasi forza maggiore, causata dalla obbligatorietà del servizio militare. — Or la Croce Rossa Italiana, per quanto eretta in ente morale, con legge 30 maggio 1892, per quanto

usufruisca dell'uso delle poste, dei telegrafi e delle Ferrovie dello Stato, come faciente parte dell'esercito, per quanto possa essere ad essa concesso di seguire questo sui campi di battaglia o di concorrere con questo all'alleviamento delle grandi calamità nazionali, pur tuttavia non fa parte di quel corpo organico costituzionalmente regolato e costituito per la difesa della patria, quale l'esercito nazionale, e resta pur sempre, benchè sottoposta alla vigilanza dei Ministeri della Guerra e della Marina, un'associazione per il soccorso ai malati e feriti in guerra, un'associazione, che ben per gli altissimi ed umanitari scopi, che si propone, può essere assunta, come tanti altri, alla funzione di corpo sussidiario dello esercito nazionale, e come tale fornito di divisa e di gradi, sottoposto alla disciplina militare, retribuito, pel tempo che serve, sul bilancio dello Stato, e favorito, per necessità di cose, di certi vantaggi all'esercito vero e proprio pertinente. — Tutto ciò si rileva, oltre che dalle leggi che ne regolano eventualmente la materia, dallo ingranaggio stesso e dall'attività personale di essa benemerita associazione, che, in tempo di pace, ha organi propri di direzione e gestione, poco importando che, in tempo di guerra, partecipi dell'autorità militare, perchè assunta alla qualità di corpo sussidiario. Suffraga la verità di tale concetto la legge stessa di ordinamento del Regio Esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della Guerra; legge approvata con Regio Decreto 14 luglio 1898. Basta infatti osservare che in essa legge nessuna parola è detta della Croce Rossa, laddove il Corpo Sanitario Militare è considerato come parte integrante dell'esercito, onde ben può essere lecito come di recente è avvenuto nella Guerra Balcanica, alla Benemerita Croce Rossa di dedicare la sua attività in tempi diversi da quelli che giustificano un bisogno nazionale, e in luoghi, ove il Corpo Sanitario Militare, perchè parte dell'esercito attivo, non potrebbe intervenire. Conseguenza necessaria di tal natura dell'Associazione della Croce Rossa si è quella che non è di regola obbligatorio il servizio da farsi in essa; di vero il servizio dei militi in essa iscritti è volontario. — È solo dopo che è venuta l'adesione da parte del milite, al quale il Comitato si rivolge per interpellarlo, che esso viene precettato a presentarsi nel termine concesso. Il fatto che la non presentazione al Comitato Regionale apporta il reato militare di diserzione è postumo

all'adesione del milite e da questa originato quale giusta sanzione della inosservanza di un precetto di militare disciplina, la quale è giusto come debba essere in tempo di guerra anche ai corpi ausiliari dell'esercito nazionale, i quali con questo concorrono ad unico fine. Ora, lo appellato Cav. De Rosa Ulisse, all'inizio della guerra Italo-Turca, occupava nell'Amministrazione delle Ferrovie il posto di Capogestione: egli non fu menomamente richiamato dal Regio Governo per far parte dell'esercito regolare, anzi, tralasciando di soffermarci alla oziosa, inutile indagine se poteva o meno essere richiamato, perchè compiuto il quarantesimo anno di età, qualora lo fosse stato, poteva benissimo essere esentato, ai sensi della istruzione sulle dispense dalla chiamata alle armi 13 luglio 1903, che nella annessa tabella A indica la funzione di Capogestore come legittimo requisito di dispensa. Sta in fatto che egli andò volontariamente in Libia, quale milite di una privata associazione, per quanto militarmente mobilitata, e senza che fosse stato costrettovi da Autorità veruna il precetto segue la sua adesione, ed è perciò che il Collegio non può non ammirare lo slancio eroicamente sublime, non può non essre assequente al lodevole patriottismo che lo spinse sui campi di battaglia, ma d'altro canto non può fare diritto alle sue domande infondate nella legge e da questa ostacolate. L'art. 32 difatti, del regolamento del personale, approvato con R. Decreto 23 Luglio 1906 n. 417, come l'Articolo 7 della legge 13 Aprile 1911 n. 310, che approva le modificazioni all'ordinamento delle Ferrovie dello Stato, parlano esclusivamente di servizio militare nel senso proprio di questo servizio assolutamente obbligatorio. Ed è per questo che la lettera della legge, che ci parla di agenti chiamati per adempiere gli obblighi di leva, di agenti ascritti al contingente militare..... richiamati sotto le armi, di arrollamento volontario di un anno (intendendo per questo l'arruolamento per scomputo anticipato), coincide perfettamente collo spirito di essa, che è quello che non è giusto che venga danneggiato chi adempie ad un dovere imprescendibile.

Lo stesso Art. 10 della legge sullo stato giuridico degli impiegati civili, dato che applicabile fosse al personale delle Ferrovie, ribatte sempre quel concetto dominante nella mente del legislatore: impiegati chiamati sotto le armi, impiegati in congedo per servizio militare. E giacchè il servizio compito nella associazione

della Croce Rossa vale in certi casi in sostituzione di quello ordinario, potrebbesi tutto al più per questo servizio invocare il trattamento del capoverso 3° dell'Art. 7 precitata legge 13 Aprile 1911, quando esclusivamente potrebbe desso valere come servizio obbligatorio, fatto nell'esercito regolare e per esenzione di questo. Nè può l'appellato Sig. *De-Rosa* valersi della deliberazione del Consiglio dell'Amministrazione delle Ferrovie Statali, colla quale, stabilendo questo « che in caso di guerra gli agenti stabili ed in prova, che facciano parte di truppe mobilitate.............. siano considerati, ad ogni effetto, come in congedo, conservando l'intero stipendio o paga », non intese preoccuparsi che unicamente del caso speciale e tanto più meritevole di considerazione, quale è quello di servizio prestato in guerra, ma questo sempre in relazione (ciò è detto nella parte motiva della deliberazione) dell'Art. 7 surricordata legge 13 Aprile 1911, nonchè di tutte le altre disposizioni sulla materia, intendendo, cioè, per servizio prestato in guerra, quel servizio di stato nello esercito regolare che è veramente ed assolutamente obbligatorio, non essendo nel caso contrario conforme a legge e ad equità che si piglino due stipendi con un sol servizio. Osserva per l'anzidetto, come l'Amministrazione delle Ferrovie Statali, non può essere tenuta, adunque, a pagare un servizio di cui essa non ha usufruito, e che ben quindi ritenne il *De-Rosa* (esaurito il congedo ordinario) in congedo straordinario senza paga. Occorre perciò accogliere il primo mezzo di appello, proposto dalla detta Amministrazione, e, facendo allo stesso pieno diritto, revocare l'appellata sentenza pretoriale che in difformità all'anzidetto ha giudicato, senza che ci sia d'uopo scendere alla disamina degli altri due motivi di appellazione, perchè ipso facto caduti coll'accoglimento del predetto primo motivo.

Rappresentanza in giudizio dell'amministrazione dei LL. PP. - Controversie relative alla gestione ferroviaria. - Ferrovie dello Stato. - Art. 79 della legge 28 giugno 1912, n. 718.

Le Ferrovie dello Stato e non il Ministero dei Lavori Pubblici sono le legittime contraddittrici nelle controversie riferentisi in qualunque modo alla gestione ferroviaria. L'art. 79 *della legge* 28 *giugno* 1912, *N.* 718, *essendo disposizione di natura procedurale è di applicazione immediata.*

CORTE DI APPELLO DI GENOVA - 14-28 marzo 1914 - Consorzio del Marzo e di Trebbiano c. Ferrovie Stato.

DIRITTO.

Ritenuto che i Consorzi del marzo e del Trebbiano eccepiscono anzitutto la nullità dell'appello proposto dall'Amministrazione Autonoma delle Ferrovie dello Stato in rappresentanza dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici, ma tale eccezione non è fondata.

L'articolo 79 della legge 28 giugno 1912, N. 718, modificando, al fine di fare scomparire le controversie che erano insorte in materia sui limiti della rappresentanza giudiziale, la corrispondente disposizione della precedente legge 7 luglio 1907, N. 229, la quale attribuiva al Servizio Legale presso l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la consulenza, la rappresentanza ed il patrocinio nelle controversie dipendenti dal contratto di trasporto e da contratti di lavoro e forniture relative allo esercizio ferroviario nelle controversie relative a responsabilità per danni patiti da terzi a causa dello esercizio medesimo ed in quelle relative a diritti ed obblighi del personale ferroviario, conferì all'Amministrazione Autonoma delle Ferrovie dello Stato la rappresentanza in tutte quelle azioni giudiziarie che comunque si riferiscono alla gestione delle

linee ferroviarie esercitata dalla stessa Amministrazione, alla costruzione di nuove linee ad essa affidate nonchè ad ogni altra speciale gestione attribuitale. E così con la parola gestione che racchiude un concetto più vasto e comprensivo della parola « esercizio » e coll'avverbio « comunque » venne di molto ingrandita ed ampliata la sfera della rappresentanza delle Ferrovie dello Stato.

Ora sta in fatto che la presente causa prende origine dalla costruzione ed ubicazione sul fiume Magra del Ponte di San Genesio a servizio promiscuo delle Ferrovie e della provincia di Genova giacchè i frontisti di destra di quel fiume lamentarono dopo quella costruzione, danni alla loro sponda ed in seguito a ciò, tra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici per le Ferrovie, dalla provincia di Genova e dai Consorzi del Marzo e del Trebbiano si addivenne alla transazione del 25 novembre 1905, del cui annullamento ora è quistione.

Niun dubbio pertanto che si tratta, nel caso, di una azione che rientra tra le controversie la cui rappresentanza spetta alle Ferrovie dello Stato perchè si collega ed anzi origina da un'opera ferroviaria la cui ubicazione, disposizione o manutenzione avrebbe prodotto danni ai frontisti di destra del Fiume Magra costituiti nei Consorzi del Marzo e di Trebbiano e così viene in qualche modo ad interessare la gestione delle linee esercitate dalla azienda autonoma delle Ferrovie di Stato, essendo stato asserito, ma non provato in causa che l'originaria destinazione del Ponte di S. Genesio alla gestione ferroviaria sia stata mutata.

Si dice da tali Consorzi che nelle precedenti fasi del giudizio avanti il Tribunale e la Corte, si è sempre costituito il Ministero dei Lavori Pubblici nel cui confronto venne data dal predetto Tribunale la sentenza di cui è appello e che di conseguenza non poteva appellarne la Amministrazione delle Ferrovie per la ragione che non può introdurre appello da una sentenza di 1ª istanza chi non prese parte al relativo giudizio.

E si aggiunge che anche ammettendo che la presente causa riflette un affare concernente la gestione delle Ferrovie, il gravame proposto dalla Amministrazione delle Ferrovie in rappresentanza della Amministrazione dei Lavori Pubblici fu proposto illegalmente perchè le Ferrovie non hanno la rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici.

Ma è facile rispondere che essendosi data dalla ricordata legge 28 giugno 1912, N. 728 alla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la rappresentanza giudiziale per quelle controversie che concernano comunque la gestione ferroviaria tale sostituzione delle Ferrovie dello Stato al Ministero dei Lavori Pubblici doveva operare senza indugi e senza restrizioni, dato il carattere proprio delle leggi di procedura che portano alla loro immediata applicazione. E quindi giustamente il negozio giuridico istituito dal Ministero dei Lavori Pubblici, e già direttamente dallo stesso difeso, trovò nelle fasi successive della causa la rappresentanza da parte della Amministrazione delle Ferrovie istituite dalla nuova legge, la quale Amministrazione perciò aveva legittima veste di appellare dalla sentenza data intanto dal Tribunale di Sarzana.

Nè può ammettersi che l'appello fatto dalle Ferrovie in rappresentanza della Amministrazione dei Lavori Pubblici sia illegale per non avere quella la rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici perchè se le Ferrovie costituiscono, come gestione, una Amministrazione Autonoma, sono però per legge sotto l'alta direzione e la responsabilità del Ministero dei Lavori Pubblici, del quale, come è noto, fanno parte. E quindi se data l'indole della presente causa riferentesi in qualche modo alla gestione ferroviaria, legittime contradditrici sono le Ferrovie, queste però, in effetto non possono che intervenire nella veste di rappresentanti di quel Ministero dei Lavori Pubblici sotto la cui alta direzione e responsabilità sono poste e che eventualmente sarebbe impegnato col suo bilancio a sostenere le conseguenze della presente vertenza.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 315. (Bollettino Ufficiale N. 40-1914):

A pag. 1084, al terzo rigo del 2° capoverso, cancellare le parole « al servizio cumulativo ».

Nell'Allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 324, pubblicato nel Bollettino Ufficiale N. 41 c. a., la seconda distanza indicata di contro al nome della stazione di Sticciano deve essere corretta da 196 in 169.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. **4.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» **8.00**
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» **0.50**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 43

22 OTTOBRE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Roma, ottobre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-60.

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Ordine di Servizio N. 330. (C.).

Tariffa locale N. 209 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 108-1912).

Col 16 ottobre 1914 la serie A della tariffa locale N. 209 P. V., valevole per i tubi di ghisa, sarà estesa ai trasporti in partenza dalla stazione di Brescia.

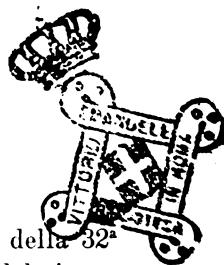
Opportuna aggiunta deve essere fatta nella intestazione della suddetta serie di tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, e 22.

Ordine di Servizio N. 331. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla decadenza dal mandato di Delegato della 32ª categoria del personale per la circoscrizione di Genova del signor *Gandini* Giovanni ex Capo squadra manovratori, e mancando, perchè da tempo rinunciatario, anche il Delegato supplente per la detta categoria e circoscrizione, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 20 Maggio 1911, che gli agenti della categoria 32ª appartenenti alla circoscrizione di Genova, per comunicare col proprio Rappresentante, abbiano a rivolgersi al Delegato della finitima circoscrizione di Milano Sig. *Spoldi* Giovanni, Capo Manovra, addetto alla stazione di Milano P. S.

Distribuito agli agenti delle classi 10 *e* 11 *del Compartimento di Genova.*

Ordine di Servizio N. 332. (C. e M.).

Trasporti gratuiti per conto della compagnia internazionale delle carrozze con letti.

L'art. 23 della Convenzione 21 Ottobre 1905 stipulata con la Compagnia internazionale delle carrozze con letti concede alla Compagnia stessa il trasporto gratuito degli oggetti di arredamento dei suoi veicoli, dei pezzi di ricambio per la loro riparazione, e delle scorte dei generi alimentari di consumo che occorra trasferire da un punto all'altro della nostra rete per comodità di approvvigionamento delle carrozze ristorante.

All'intento di meglio disciplinare la esecuzione dei trasporti stessi che attualmente sono effettuati senza la scorta di qualsiasi documento, si è stabilito quanto appresso:

Quando occorra di eseguire il trasporto degli accennati oggetti, l'incaricato della Compagnia presenterà al Capo della stazione di partenza la relativa richiesta su modello conforme all'allegato, esponendovi esattamente il motivo della spedizione ed apponendovi la sua firma.

Il Capo stazione, sinceratosi della ammissibilità della domanda, firmerà l'autorizzazione al trasporto, esponendo la data nell'apposita sede e rilascerà all'incaricato il documento così completato.

Tale documento dovrà essere conservato dagli agenti della Compagnia durante tutto il viaggio, per presentarlo ad ogni richiesta del personale di controlleria a giustificazione del trasporto gratuito.

Il provvedimento entrerà in vigore col 1° novembre prossimo venturo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Allegato all' Ordine di Servizio ***N. 332-1914.***

Compagnia Internazionale delle carrozze con letti

In base all' Art. 23 della Convenzione 1° ottobre 1905 fra l' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e la sottoscritta Compagnia, si chiede il trasporto gratuito da .... *a* ....
col treno N. .... *del* .... *dei generi sottoindicati*: (1).

Quantità dei colli	Natura del-l' imballaggio	NATURA DELLE MERCI	Peso Kg.
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....

MOTIVO DEL TRASPORTO

....

....

....

....

(*Data* ....) *Si autorizza il trasporto*

PER LA COMPAGNIA I. W. L. .... *il* ....

.... IL CAPO STAZIONE

....

(1) Generi alimentari, oggetti di arredamento, pezzi di ricambio e stampati.

DISTINTA DELLE COSE CHE LA C. I. W. L. È AMMESSA A TRASPORTARE GRATUITAMENTE:

1° — I generi alimentari, quali carni macellate fresche o conservate in scatole; pesci, polleria, uova, farine, pane, frutta, ortaglie, legumi freschi o conservati, latte e latticini, droghe, coloniali, conserve in barattoli, dolci, acque minerali, vini e liquori.

2° — Oggetti di arredamento sia da tavola che da cucina, quali tovaglie, tovaglioli, posaterie, cristallerie, terraglie, stoviglie, vasellame e maioliche in genere, anche per cucina, damigiane e fiaschi di vetro impagliati, bottiglie vuote.

3° — Oggetti di arredamento da letto, quali lenzuola, federe, coperte asciugamani e simili.

4° — Pezzi di ricambio dei veicoli occorrenti per le riparazioni ed i materiali accessori per la pulizia e disinfezione dei veicoli.

5° — Stampati di servizio, per la pubblicità, cartelli indicatori e simili.

Ordine di Servizio N. 333. (M. T.).

Istruzione per la circolazione dei treni sulle linee Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna.

Si è provveduto alla stampa dell'Istruzione per la circolazione dei treni sulle linee Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna.

Si richiama l'attenzione sulle seguenti modificazioni più importanti rispetto all'edizione in vigore.

Art. 6. — Soppressa la speciale restrizione relativa alla velocità massima, dovendosi applicare le norme generali.

Art. 7. — Potendo avvenire che l'agente incaricato di assistere, ed all'occorrenza sostituire, il macchinista non sia il capotreno, si è generalizzata la disposizione relativa.

Art. 11. — Si è prescritto che nell'uso del bastone-pilota vi sia anche pei treni elettrici l'intervento di tre agenti (personale di stazione, capotreno e macchinista).

Art. 12. — Si è ammesso che quando l'intervallo fra l'arrivo di due treni incrocianti non è maggiore di tre minuti, lo scambio dei bastoni-pilota avvenga direttamente fra i due capotreno.

Art. 13 e 14. — Si è prescritto che in caso di chiamata di soccorso o di dimezzamento in linea il bastone-pilota deve essere dato in consegna all'agente che rimane sulla linea con la seconda parte del treno fino a quando la linea stessa non sia sgombrata. Inoltre, in eccezione all'art. 30 dell'Istruzione per il servizio del personale dei treni, il capotreno deve sempre scortare la prima parte, anche quando nella seconda vi siano viaggiatori.

La nuova Istruzione sarà distribuita al personale interessato a cura delle Divisioni di Milano, previa richiesta al Magazzino stampe di Bologna.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 13, 32, 35, 36, 37, *della linea Lecco-Sondrio e Colico-Chiavenna.*

Ordine di Servizio N. 334. (M. V.).

Richiesta ed uso dei carri gru.

1. — *Caratteristiche dei carri gru.* — Si considerano carri gru i meccanismi atti al sollevamento e trasporto dei pesi, i quali possono circolare sui binari ferroviari e viaggiare da una località all'altra in composizione ai treni.

Constano di un ordinario carro piatto, sul quale è montato il meccanismo della gru composto:

a) dell'*affusto*, girevole intorno ad un perno verticale fissato all'intelaiatura del carro;

b) dei *cosciali*, attaccati all'affusto e portanti il *contrappeso*;

c) della *volata*, costituita da un albero alla cui estremità, su apposita carrucola, passa la catena o la fune metallica destinata al sollevamento del peso;

d) del *meccanismo di sollevamento*, costituito da un sistema di ingranaggi messi in azione da manovelle.

Allo scopo di impedire che durante le manovre si possano inclinare, i carri gru sono dotati di appositi cunei, i quali, prima di mettere in azione il meccanismo, vengono introdotti fra le staffe delle molle di sospensione e le fiancate del telaio, cosicchè il telaio viene ad appoggiare rigidamente sulle boccole. Ed allo scopo di impedirne il rovesciamento, i carri gru sono generalmente muniti di tenaglie a mezzo delle quali si può assicurare il carro alle rotaie. Alcuni hanno inoltre dei puntelli in corrispondenza ai quattro angoli del carro od all'estremità di appositi travi scorrevoli sotto il telaio, ed una dotazione di tavole di legno mediante le quali si può formare sul suolo una base robusta per appoggiarvi i puntelli.

Alcuni carri gru sono dotati di carri scudo, i quali sono da considerarsi parte integrante della gru, ed hanno sui longaroni la scritta « Carro scudo gru N. . . . ».

2. — *Custodia dei carri gru.* — I carri gru sono in consegna al Servizio Movimento, che li utilizza normalmente per i bisogni del traffico ed al quale spetta di sorvegliarne l'uso e la buona conservazione.

Non hanno residenza fissa; vengono di regola ricoverati in stazioni sede di Squadra di Rialzo; in ogni caso devono essere ricoverati su apposito binario di stazione, di facile accesso e possibilmente in vista.

Anche quando sono giacenti sul binario di ricovero, i carri gru che ne sono dotati devono essere congiunti ai rispettivi carri scudo.

Durante la giacenza dei carri gru sul binario di ricovero, la volata deve rimanere abbassata, e se i carri sono dotati di una cassa contenente oggetti di corredo, la medesima deve essere chiusa a chiave, e la chiave custodita presso l'ufficio del Capo stazione.

3. — *Domanda e fornitura dei carri gru.* — La stazione che abbisogna di un carro gru ne fa richiesta telegrafica alla rispettiva Delegazione del Materiale mobile di Milano o Napoli, indicando l'uso al quale deve servire; la portata minima; la lunghezza della volata ed ogni altro elemento che valga ad impedire l'invio di un meccanismo che poi non possa essere utilizzato perchè inadatto.

La Delegazione indica alla stazione che ne ha fatto domanda, la località dalla quale la gru verrà spedita.

La stazione che riceve l'ordine di spedire la gru, assicuratasi che la medesima è in condizioni di poter funzionare regolarmente, ne conferma telegraficamente l'invio alla Delegazione; la stazione che l'ha chiesta ne conferma il ricevimento. Se il carro gru è munito di cassa contenente oggetti di corredo, la relativa chiave deve essere spedita, contemporaneamente, in busta chiusa e suggellata.

La stazione che riceve la gru, verifica l'esistenza e la buona conservazione degli oggetti di corredo; quando riscontri guasti od ammanchi, fa le riserve alla stazione di partenza.

Per tutto il tempo che il carro gru rimane nella stazione che lo deve utilizzare, questa lo assume in caricamento inscrivendolo tutti i giorni al quadro C del rapporto mod. M-141.

Appena cessato il bisogno, il Capo stazione avvisa con telegramma la Delegazione, la quale dà disposizioni per l'ulteriore impiego del carro gru o pel ricovero del medesimo nella più vicina stazione sede di Squadra di Rialzo.

Qualora durante il viaggio verso la località d'impiego la gru venga ritirata dalla circolazione per guasti sopravvenuti, il Capo della stazione dove fu constatata l'avaria ne dà avviso telegrafico alla Delegazione.

Se la Delegazione non può soddisfare la richiesta, ne informa telegraficamente la stazione, indicando, se possibile, verso qual giorno prevede di poter fornire la gru, e la stazione ne informa subito le parti, senza assumere però impegni circa la data della fornitura. Se queste confermano la richiesta, ne avvisa la Delegazione.

Qualora si tratti di domande pel carico o lo scarico di colli indivisibili pesanti più di 3.000 Kg. e non vi sia modo di provvedere la gru, le Delegazioni possono dare incarico alle stazioni di invitare le parti ad eseguire le relative operazioni a loro cura e spese, a tenore dell'art. 100 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti.

4. — *Domanda da parte dei Servizi dell'Amministrazione.* — I Servizi dell'Amministrazione, ai quali abbisognassero temporaneamente dei carri gru, ne fanno domanda direttamente alla Delegazione del Materiale mobile interessata, corredando la domanda di tutte le indicazioni di cui al punto 3, ed indicando la durata presumibile dell'utilizzazione.

Appena cessato il bisogno restituiscono il carro gru, in perfetto assetto di viaggio, al Capo stazione, il quale avvisa telegraficamente la Delegazione dell'avvenuta riconsegna. Il carro gru non deve assolutamente dislocarsi da un stazione ad un'altra senza l'autorizzazione delle Delegazioni del Materiale mobile.

Qualora il carro gru debba essere ceduto a prestito per un tempo superiore ad una settimana, la consegna e la riconsegna fra il Capo stazione ed il Rappresentante degli altri Servizi, coll'intervento del verificatore, devono essere fatte mediante i verbali **M-181** e **M-181^a^**, da redigersi in doppio esemplare. Un esemplare deve essere rimesso all'incaricato del Servizio che assume il prestito, l'altro deve essere mandato alla Delegazione del Materiale mobile.

5. — *Domande da parte dell'Autorità militare.* — L'Autorità militare rivolge le domande di carri gru direttamente alla Divisione del Movimento nella cui circoscrizione trovasi la stazione nella quale occorre la gru.

Le domande devono essere corredate dalle indicazioni di cui al punto 3 e portate a conoscenza, dalle Divisioni, alla rispettiva Delegazione, cui spetta la fornitura del carro gru domandato.

6. — *Noleggio di carri gru a terzi.* — Il noleggio può essere autorizzato soltanto dal Servizio Movimento.

Le domande devono essere formulate per iscritto e contenere la dichiarazione dell'accettazione delle condizioni seguenti, nonchè l'indicazione della portata e del tipo del carro gru richiesto, dello scopo e della durata del noleggio.

L'ufficio che riceve la domanda la rimette, per competenza, alla rispettiva Delegazione.

Il noleggio è subordinato alle condizioni seguenti:

a) pagamento della tassa di nolo da farsi anticipatamente per l'importo complessivo corrispondente a tutta la durata del noleggio e sulla base di

L. 5 per ogni carro gru fino a 5 tonn. di portata
» 10 » » » » della portata di oltre 5 tonn.

per ogni giorno solare indivisibile, e compresi i carri scudo di cui le gru fossero dotate.

b) pagamento delle tasse di percorsco a vuoto previste dall'articolo 118 delle Tariffe.

c) deposito cauzionale, da fissarsi volta per volta dal Servizio Movimento.

d) rifusione delle spese di riparazione dei guasti riscontrati alla riconsegna.

e) rifusione delle spese (comprese quelle di trasferta) eventualmente occorse pel montaggio e per la smontatura delle gru a mezzo di apposito agente dell'Amministrazione.

f) nolo doppio per tutta la durata del ritardo, quando la restituzione non avvenga al termine convenuto, a meno che sia intervenuto l'accordo tempestivo per una proroga.

g) obbligo in caso di distruzione della gru locata di rifonderne il valore, da calcolarsi secondo le norme in uso presso la nostra Amministrazione.

h) rilascio di lettera di obbligo contenente i patti della concessione, quando non sia stata stipulata apposita convenzione che regoli il noleggio. Tale lettera d'obbligo viene predisposta dalla Divisione del Movimento e rimessa al Capo stazione, il quale la restituisce alla Divisione munita della firma del locatario.

La consegna del carro gru al richiedente è fatta per cura del Capo stazione mediante il verbale mod. M-181 col concorso di un verificatore, dopo esatto l'importo cauzionale convenuto, quello delle tasse di noleggio e ritirata la prescritta lettera d'obbligo, quando non sia stata stipulata apposita convenzione.

La riconsegna deve avvenire nella stessa stazione in cui avvenne la consegna mediante compilazione del verbale mod. M-181ᵃ, e pure col concorso di un verificatore.

Il verbale deve essere firmato dagli intervenuti e nel medesimo il verificatore deve far constare la natura ed importanza dei guasti eventualmente rilevati.

I verbali di consegna e riconsegna devono essere redatti in triplice esemplare, dei quali uno da consegnare alla parte, l'altro da inviare alla Divisione del Movimento, e il terzo da trasmettere alla Delegazione del Materiale mobile.

La Divisione del Movimento provvede a compilare i relativi conti di debito e se del caso rimette alle stazioni gli ordini di introito per la rifusione delle spese di riparazione e reintegrazione dei guasti od ammanchi accertati all'atto della restituzione.

7. — *Preavviso dei carri carichi di merci provenienti da altre Ferrovie e che richiedono l'uso della gru.* — Le stazioni di transito con altre Amministrazioni italiane od estere debbono telegrafare alla stazione destinataria sprovvista di gru fissa adatta, e per norma alla Delegazione del Materiale mobile nella cui circoscrizione trovasi la stazione destinataria, gli estremi di partenza del carro o dei carri carichi di macchine, meccanismi, caldaie o altre masse indivisibili, provenienti dalle altre Amministrazioni il cui scarico richieda l'uso della gru, indicando altresì il nome del destinatario, il genere della merce e la portata della gru occorrente per lo scarico.

La stazione destinataria deve avvisare subito l'interessato, ed ove questo dichiari di non poter provvedere con mezzi propri e faccia richiesta della gru, il Capo stazione, riferendosi al preavviso della stazione di transito, rivolge domanda alla Delegazione, secondo le norme di cui al punto 3.

8. — *Come devono viaggiare i carri gru.* — L'invio del carro gru si esegue di regola coi treni merci; può farsi anche coi treni misti soltanto sulle linee dove non circolano treni merci ordinari, nè sia possibile approfittare di treni merci straordinari.

Il carro gru in assetto di viaggio deve essere collocato in coda al treno davanti all'ultimo veicolo con freno; se questo è una carrozza con viaggiatori, il carro gru viene collocato dietro alla medesima ed in tal caso deve essere formata la coda con un carro munito di freno.

Deve viaggiare sempre con la volata smontata e col meccanismo convenientemente assicurato sul piano del carro, in modo da impedire qualsiasi movimento del meccanismo stesso durante il percorso.

Quando il tipo costruttivo della gru lo permette, si deve aver cura che la volata abbassata appoggi soltanto sul piano del carro gru; nel caso di assoluta impossibilità è ammesso che la volata appoggi direttamente, ma liberamente, anche sul piano del carro scudo.

La volata, salvo speciale autorizzazione superiore per determinati tipi speciali di carri gru, deve di regola essere rivolta verso la coda.

I carri gru da 10 tonn. di ultima costruzione possono essere messi in composizione ai treni anche con la volata rivolta verso la testa del treno.

In questi casi occorre però che il collegamento della parte girevole al carro sia fatto con speciale cura e specialmente sia verificato e, se nel caso, opportunamente rinforzato con legature il collegamento della volata al telaio del contrappeso.

Occorre inoltre che la volata della gru, le puleggie ed il gancio di sollevamento non vengano in contatto col carro scudo ed anzi vi siano i giuochi prescritti fra i medesimi ed il pavimento di questo.

Il carro gru viaggia scortato dal bollettino M-130 emesso dalla stazione di partenza, nel quale deve essere segnato tanto il numero del carro gru quanto quello del carro o dei carri scudo. Il bollettino M-130 deve essere inviato alla Delagazione a cura della stazione destinataria.

9. — *Montatura, smontatura e manovra dei carri gru.* — Le operazioni di montatura e smontatura devono, di regola, essere fatte dal personale del Servizio Veicoli.

Il Capo della stazione, appena ha ricevuto il carro gru, chiede l'invio dell'agente del Servizio Veicoli con telegramma indirizzato al Capo della Squadra di Rialzo nella cui circoscrizione trovasi la stazione medesima rispetto alla riparazione dei veicoli.

Se le operazioni di montatura e smontatura possono compiersi in giornata, l'agente si trattiene sul posto per smontare la gru e riporla in assetto di viaggio; in caso contrario, dopo allestito il carro gru per il lavoro, si restituisce in residenza e ritorna sul posto soltanto dietro avviso del Capo stazione al Capo della Squadra di Rialzo.

La manovra per eseguire il carico e lo scarico è lasciata sempre al personale delle stazioni; se si tratta, però, di adoperare gru di tipo speciale, la manovra deve essere diretta e sorvegliata da un agente del Servizio Veicoli; in questo caso l'agente che ha approntata la gru si trattiene sul posto per dirigerne e sorvegliarne l'uso e non fa ritorno alla sua Squadra che a lavoro ultimato e dopo aver rimesso il carro gru in assetto di viaggio.

L'intervento dell'agente del Servizio Veicoli può essere richiesto anche per la dirigenza e sorveglianza di carri gru di tipo ordinario, quando ciò sia consigliato da speciali circostanze.

10. — *Mancanze ed avarie.* — L'agente predetto coadiuva il Capo stazione nel constatare le condizioni generali del carro gru ed eventualmente degli attrezzi di corredo.

Ogni qual volta vengano accertate mancanze od avarie, si redige apposito verbale in due esemplari firmati dal Capo stazione e dall'agente del Servizio Veicoli; quest'ultimo dichiara sul verbale se il carro gru deve essere inviato alla riparazione ovvero se il medesimo può essere ugualmente utilizzato.

Un esemplare del verbale è inviato dal Capo stazione alla Delegazione del Materiale mobile; l'altro è conservato dall'agente del Servizio Veicoli che lo rimette prontamente al proprio Capo per la comunicazione alla Divisione Veicoli, la quale dà poi le disposizioni del caso alla Delegazione del Materiale mobile.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 42, 45, *ai Controllori del Materiale, ai Capi delle Squadre di Rialzo, agli agenti di queste istruiti per la manovra dei carri gru.*

Ordine di Servizio N. 335. (M. C.).

Norme per il carico delle merci a Piccola Velocità.

(Vedi Ordine di Servizio N. 18-1914).

Nel volume delle « Norme per il carico delle merci a P. V. », edizione 1° febbraio 1914, deve essere aggiunta la voce 1592 bis: « *ossa greggie scarnate e sgrassate* » con l'indicazione del carico in carri aperti con copertone.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e ai Controllori del Materiale.*

Ordine di Servizio N. 336. (C.).

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società Anonima Cooperativa di consumo tra gli agenti ferroviari di Velletri » con sede in Velletri, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società Cooperative Ferroviarie, sotto l'os-

servanza delle norme e condizioni stabilite nel regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 167-1911.

Il nome della predetta Società Cooperativa deve pertanto essere aggiunto, alla sede opportuna, nell'elenco allegato A al regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 337. (M.).

Servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la Tranvia a vapore Susegana-Pieve di Soligo, esercitata dalla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.

In conformità ad apposita convenzione stipulata con la Società veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovie secondarie italiane, viene attivato a datare dal 24 ottobre 1914 il servizio di corrispondenza per i valori e le merci con la Tranvia a vapore Susegana-Pieve di Soligo esercitata da detta Società.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. *Estensione del servizio di corrispondenza.* — Il servizio di corrispondenza fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti da una parte e quelle della Tranvia Susegana-Pieve di Soligo dall'altra, si effettua per mezzo della stazione di scambio di Susegana, e si estende tanto ai trasporti in destinazione quanto a quelli in partenza dalle stazioni della Tranvia stessa, salvo le esclusioni di cui al punto 2, e comprende le spedizioni a G. V. a P. V. A. ed a P. V. O. nonchè il numerario, le carte valori, gli oggetti preziosi, il bestiame, i veicoli ed i feretri.

Sulla Tranvia a vapore Susegana-Pieve di Soligo esiste un solo mezzo di trasporto e quindi non havvi distinzione fra grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria.

2. *Trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.* — Sono esclusi dal servizio di corrispondenza:

a) i colli indivisibili di peso superiore alle 5 tonnellate e quelli di lunghezza superiore ai 5 metri;

b) le materie esplodenti e pericolose;

c) le merci suscettibili di facile deperimento.

3. *Stazioni ammesse al servizio di corrispondenza, servizi cui sono abilitate e relative distanze.* — Le stazioni della Tranvia, ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Susegna risultano dal prospetto allegato al presente ordine di servizio.

4. *Trasbordo dei carri nella stazione di Susegana.* — I trasporti di merci a carro completo o da considerarsi come tali a norma delle tariffe e disposizioni in vigore sulle F. S. ed i carri misti a G. V. ed a P. V. O. rispondenti alle condizioni dei carri normali vigenti sulle F. S., tanto in provenienza che in destinazione della Tranvia, vengono a cura di quest'ultima, trasbordati dai carri tranviari a quelli ferroviari e viceversa nell'apposito binario di trasbordo costruito in stazione di Susegana.

Norme e condizioni per l'eseguimento dei trasporti in servizio di corrispondenza.

5. *Condizionatura dei trasporti.* — Le spedizioni ammesse al servizio di corrispondenza devono essere condizionate secondo i regolamenti in vigore sulle Ferrovie dello Stato, ai quali debbono pure attenersi le stazioni della Tranvia.

6. *Documenti di trasporto, tassazione,, scritturazione, contabilizzazione dei trasporti e liquidazione delle tasse e degli assegni.* — Per quanto riguarda la presentazione e compilazione dei documenti di trasporto, la tassazione, scritturazione, e contabilizzazione dei trasporti e la liquidazione delle tasse e degli assegni, le stazioni devono attenersi alle disposizioni contenute nell'art. 30

(punti 1, 2 e 3) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (edizione 1° luglio 1909) », pubblicate con l'O. S. N. 160-1909.

7. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso rispetto alla stazione di scambio dovrà essere applicato per intero in qualunque caso e per tutte indistintamente le merci.

I trasporti di merci a P. V. Accelerata devono essere gravati, rispetto alla stazione di scambio di Susegana, della tassa di transito, di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle F. S.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti di merci a P. V. O. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

Rimane però fermo quanto è prescritto al riguardo per le stazioni originarie di partenza o di definitiva destinazione delle Ferrovie dello Stato e delle Amministrazioni corrispondenti; e quindi, nei casi in cui è fatto obbligo ed è lasciata facoltà ai mittenti e destinatari di eseguire a loro cura e spese le operazioni di carico e scarico, per le dette stazioni, il diritto fisso viene ridotto per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata, della quota stabilita dalle tariffe in vigore.

8. *Tassa e sopratassa di bollo.* — La tassa e sopratassa di bollo sono dovute per i trasporti diretti alla Tranvia corrispondente, mentre ne sono esenti le rispedizioni di quelli, tanto in porto assegnato che in porto affrancato, povenienti dalla Tranvia stessa.

9. *Piombatura dei carri.* — La chiusura e la piombatura dei carri caricati dalla Tranvia corrispondente viene fatta a cura della Tranvia stessa, uniformandosi in tutto alle prescrizioni e modalità in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

10. *Ricevimento e consegna delle merci.* — Le spedizioni al dettaglio, il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi, vengono dalla Tranvia corrispondente ritirati o consegnati a sua cura e spese negli Uffici e magazzini delle F. S. della stazione di Susegana.

Col ricevimento incondizionato da parte della Tranvia Susegana-Pieve di Soligo sia delle merci ritirate direttamente dai magazzini della stazione di Susegana, sia dei trasporti a carro completo trasbordati dal binario di cui sopra, cessa la responsabilità

della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; di conseguenza l'Amministrazione ricevente risponde di ogni e qualsiasi avaria che in seguito venisse riscontrata.

Per le merci in provenienza dalla Tranvia corrispondente, le Ferrovie dello Stato non assumono alcuna responsabilità se non quando sia concluso il contratto di trasporto a norma dell'art. 94 delle Tariffe e condizioni in vigore sulle F. S. Per le spedizioni però a carro completo o da considerarsi come tali e per quelle in carri misti, come sopra è detto, la Tramvia Susegana-Pieve di Soligo, deve rispondere in base ai processi verbali e documenti che le vengono comunicati, delle avarie, mancanze e manomissioni delle merci che venissero constatate all'atto dello scarico nella stazione destinataria o negli eventuali trasbordi nelle stazioni intermedie e che risultassero imputabili alla Tranvia stessa.

11. *Trasporti in servizio - Telegrammi.* — La corrispondenza e gli annessi documenti che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli Uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio di corrispondenza saranno traspotati gratuitamente sulle linee delle due Amministrazioni.

Saranno pure trasmessi gratuitamente colle medesime restrizioni i dispacci telegrafici.

La stazione di scambio di Susegana si atterrà, in rapporto al servizio di corrispondenza di cui trattasi, in quanto non è detto nel presente Ordine di Servizio, alla convenzione in principio citata, nonchè alle istruzioni speciali che le venissero impartite.

In relazione a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio ed in base alle indicazioni risultanti nell'Allegato, dovranno essere fatte opportune aggiunte nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) ».

Inoltre nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » a pag. 95 di fianco al nome di Susegana si deve esporre il richiamo ***** riportando in calce la seguente nota:

***** Stazione di scambio con la Tranvia a vapore Susegana-Pieve di Soligo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 337-1914.

Società Veneta

per costruzione ed esercizio di Ferrovie secondarie italiane

Società anonima - Sede in Padova

Direzione dell'Esercizio: Padova

ESERCIZIO DELLA TRANVIA: **Susegana-Pieve di Soligo.**

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate			Impianti fissi							Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Susegana
		Merci senza distinzione di velocità	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Grue fisse		Bilancie a ponte		Sagoma limite	
					di testa	di fianco	quantità	portata in tonnel.	quantità	portata in tonnel.		
Susegana (stazione tramvia)	Susegana-Pieve di Soligo	M	VB	—	—	(1)	—	—	—	—	—	1
Sernaglia . .		M	VB	—	—	(1)	—	—	—	—	—	10
Pieve di Soligo		M	VB	—	—	F	—	—	—	—	—	13

(1) Binario tronco per merci.

Dal servizio di corrispondenza sono esclusi:

a) i colli indivisibili di peso superiore alle 5 tonnellate e quelli di lunghezza superiore ai 5 metri;

b) le materie esplodenti, pericolose e suscettibili di facile deperimento.

Circolare N. 95. (A.).

Vendita di sveglie al personale di macchina.

Ai Macchinisti, Fuochisti ed Allievi Fuochisti di tutta la Rete l'Amministrazione concede in vendita delle sveglie, contro pagamento in contanti del relativo prezzo di costo che per le sveglie attualmente esistenti in Magazzino è di L. 2,40.

Per tali vendite si debbono osservare le seguenti norme:

1) Ogni agente delle qualifiche sopra indicate non può richiedere più di una sveglia;

2) le domande debbono essere fatte su moduli A-82 e debbono essere inviate, pel tramite delle rispettive Divisioni della Trazione, al Magazzino Vestiario competente, a seconda della circoscrizione, di Torino (ex Economato) o di Firenze, o di Roma (Trastevere), o di Palermo;

3) i Magazzini, ricevute le richieste, emetteranno un ordine d'introito, Mod. R. 109, per l'importo relativo e lo invieranno alla stazione della residenza del richiedente, dandone a questi avviso perchè possa eseguire il pagamento;

4) i richiedenti, pel tramite dei rispettivi Depositi Locomotive invieranno ai Magazzini Vestiario i tagliandi ricevuta dei B. 109 rilasciati dalle stazioni all'atto del pagamento, ed i Magazzini provvederanno alla spedizione in servizio delle sveglie, unendovi i tagliandi delle relative richieste A. 82, i quali dovranno essere, a cura dei Depositi Locomotive, restituiti firmati in segno di accettazione;

5) la regolarizzazione contabile di queste vendite sarà fatta nei modi consueti con fatture A. 38, alle quali dovranno essere sempre allegati i tagliandi ricevuta degli R. 109.

Circolare N. 96. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolare N. 89-1914).

A seguito delle comunicazioni fatte colle Circolari N. 49-70-86 e 89 - 1914, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati.

PIEMONTE

PROVINCIA DI ALESSANDRIA.

Circondario di Asti — *Agliano Mombercelli.*

VENETO

PROVINCIA DI VICENZA.

Distretto di Bassano — *Rossano Veneto.*

EMILIA

PROVINCIA DI BOLOGNA.

Circondario di Bologna — *Monzuno.*

LAZIO

PROVINCIA DI ROMA.

Circondario di Roma — *Zagarolo.*

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 165R (C.).

Congresso dell'Associazione tramviaria italiana in Firenze.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 18 ottobre al 30 ottobre 1914.

Ritorno: dal 20 ottobre al 3 novembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Appendice alla Parte III. — N. 43 - 22 ottobre 1914.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

SENTENZE

Clausola compromissoria. - Sua portata. - Inapplicabilità a rapporti estranei al contratto.

L'applicabilità della clausola compromissoria, trattandosi di una deroga alla giurisdizione ordinaria non può, in alcun modo, estendersi oltre i confini dai quali trovasi determinata. — Data una formula che sottopone al giudizio degli arbitri le questioni in ordine alla interpretazione ed applicazione del contratto non basta che una controversia sorga sul corso di questo o in occasione dei rapporti contrattuali per rientrare sotto il dominio della deroga ma bisogna che sia strettamente connesse all'obbietto del negozio e da esso dipendente.

TRIBUNALE ROMA - Sentenza 25 febbraio-6 marzo 1914. Associazione Nazionale Italiana per il movimento dei forestieri contro Ferrovie dello Stato.

FATTO.

Con citazione 8 novembre 1913 l'Associzione Nazionale Italiana per il movimento dei forestieri, in persona del suo Presidente Generale Ing. Carlo Montù, conveniva davanti questo tribunale l'Ing. Riccardo Bianchi, nella sua qualità di Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, esponendo che, durante l'esecuzione della convenzione intervenuta fra l'Associazione e le Ferrovie in data 9 ottobre 1909, (reg. a Roma il 27 detto N. 15928 Reg. 287) si verificò un ammanco di L. 11,717,60 (lire undicimilasettecentodiciassette e cent. sessanta) che lo istante sotto proteste e riserve, versò nelle casse delle Ferrovie dello Stato, chiedendo contempora-

neamente alla Direzione delle Ferrovie che fosse provveduto alla costituzione dell'arbitrato ai sensi dell'art. 22, del capitolato d'oneri relativo alla convenzione suddetta, ritenendo che del danno prodotto dallo ammonco fosse responsabile unicamente l'Amministrazione Ferroviaria; che la Direzione convenuta si era rifiutata di sottoporre la vertenza all'arbitrato, in quanto l'art. 22, sottoporrebbe al giudizio arbitrale soltanto fatti previsti dal capitolato o dalla convenzione, che questa interpretazione era arbitraria o comunque restrettiva, perchè l'art. 22 non contiene alcuna distinzione a sottoporre al giudizio arbitrale tutte le questioni relative all'applicazione del capitolato e della convenzione. Ciò premesso, l'attrice chiedeva dichiararsi ed ordinarsi che la vertenza come sopra imposta deve essere deferita per la sua risoluzione a un collegio di arbitri ai sensi e nei modi di cui all'art. 22 del capitolato d'oneri. — *Omissis*.

DIRITTO.

Per la retta soluzione della presente controversia è opportuno ricordare che l'applicazione della clausola compromissoria, trattandosi di una deroga alla giurisdizione ordinaria, non può in alcun modo estendersi oltre i confini dai quali essa trovasi determinata. Nel caso attuale l'art. 22 del Capitolato d'oneri, ove la detta clausola è contenuta è del seguente tenore: « Tutte le questioni che sorgessero fra l'Amministrazione e l'Agente in ordine alla interpretazione e alla applicazione del presente capitolato e della relativa convenzione, saranno sottoposte al giudizio di tre arbitri.... ». Dalla dizione dell'articolo si rileva come non basti che una controversia sorga fra le parti durante l'esecuzione del contratto ed in occasione dei rapporti contrattuali, perchè essa debba venire sottoposta al giudizio arbitrale, ma occorre che si riferisca alla interpretazione ed all'applicazione del capitolato e della relativa convenzione.

Ciò posto, per vedere quale precisamente sia la controversia sollevata dall'Associazione attrice, basterà ricordare i termini del quesito che l'Associazione stessa formulava nella lettera 7 marzo 1913, diretta all'Amministrazione delle Ferrovie, cioè « ritenuto in linea di fatto che Giovanni Pavan, falsificando bollette e di-

stinte si è indebitamente appropriato nei giorni 19 e 27 aprile, 4 e 7 maggio 1912 della somma complessiva di lire 11,717,60 (lire undicimilasettecentodiciassette e cent. sessanta) contenuta in quattro distinti plichi che esso Pavan aveva ricevuto dall'Associazione Nazionale Italiana e che doveva portare e consegnare al Cassiere della Stazione ferroviaria di Venezia; ritenuto che, per le speciali circostanze in cui ebbe a verificarsi il fatto, l'Associazione ebbe a declinare qualsiasi responsabilità per gli atti del Pavan; ritenuto infine che la somma, in seguito ai fatti rilievi fu integralmente versata con ogni riserva dall'Associazione Nazionale Italiana all'Amministrazione dello Stato, decidano i Signori arbitri se il danno derivato dalle male arti del Pavan debba stare a carico dell'Associazione. . . . in tutto o in parte, la suddetta somma di lire undicimilasettecentodiciassette e cent. sessanta eventualmente con gli interessi di legge ».

Dal modo col quale il quesito è stato formulato risulta chiaramente come l'Associazione intenda proporre contro le Ferrovie un'azione per rivalsa di danni, fondata sul presupposto che nel fatto delittuoso del Pavan sia intervenuta la colpa dell'Amministrazione ferroviaria.

Ora un'azione siffatta non si riferisce nè alla interpretazione nè all'applicazione del capitolato e del contratto ma si collega unicamente ai principî regolatori delle responsabilità, per fatto colposo. L'Attrice non contesta che l'interpretazione del capitolato e del contratto non cadano, nella controversia di cui trattasi, in discussione ma sostiene che la controversia stessa sia relativa alla applicazione del contratto. Questa tesi viene sostenuta con un doppio ordine di considerazioni. Anzitutto si deduce che la clausola compromissoria debba comprendere qualunque questione che possa riportarsi al tempo, all'oggetto, all'esecuzione della convenzione interceduta fra le parti, quale è appunto quella originata dall'ammanco verificatosi nell'Agenzia di Venezia, per la cui risoluzione occorre bensì discutere del fatto delittuoso del Pavan, ma riguardo alle sue conseguenze nei rapporti fra i contraenti. Ma ritiene il Giudice che contro questo assunto valga l'osservazione già posta a base del ragionamento, che la clausola compromissoria debba essere mantenuta negli stretti limiti della sua formula.

La questione se il fatto delittuoso del Pavan sia potuto accadere per una negligenza od imprudenza del personale ferroviario, se quindi l'Amministrazione convenuta ne sia responsabile e come tale sia tenuta a rifondere, in tutto od in parte, a seconda del grado della sua responsabilità, la somma versata dall'istante è sorta, è vero, in occasione della esecuzione del contratto, ma in dipendenza di un fatto delittuoso estraneo al contratto stesso; essa non ha pertanto un collegamento diretto con l'applicazione di una norma contenuta nel capitolato o nella convenzione e ciò basta per far ritenere che non possa rientrare nei confini della clausola compromissoria.

Ma a questo riguardo si deduce dall'attrice, ed in ciò consiste la principale argomentazione da essa proposta, che il nesso tra la questione sollevata e la convenzione si ritrova nella disposizione dell'art. 9 del capitolato, il quale stabilisce « L'Agenzia deve versare alla cassa dell'Amministrazione . . . . . ogni giorno e con quella periodicità che sarà dall'Amministrazione stabilita, l'importo dei biglietti venduti rispettivamente nel giorno o nel periodo precedente, attenendosi in ciò alle istruzioni di dettaglio che saranno date dall'Amministrazione. L'Agente risponde personalmente ed in proprio verso l'Amministrazione del valore corrispondente al loro prezzo di tariffa di tutti i biglietti affidati alla Agenzia per la vendita e si obbliga a pareggiare tosto ricevutane notifica dall'Amministrazione, ogni differenza passiva emergente dalla revisione della contabilità dell'Agenzia ed ogni ammanco ». Deduce l'attrice che, in virtù di questo articolo, che costituirebbe quasi a favore dell'Amministrazione un privilegio analogo a quello che si suole indicare con la formula « solve et repete » essa era costretta a pagare intanto all'Amministrazione delle Ferrovie la somma appropriatasi dal Pavan, salvo poi a sperimentare una *condictio indebiti* contro l'Amministrazione stessa; che pertanto l'insorta controversia non ha altro obbietto se non quello di pretendere la restituzione di una somma che non doveva pagarsi e che fu pagata soltanto per effetto dell'art. 9 e da ciò argomenta che come se l'Amministrazione avesse sperimentato il suo diritto in via di azione, si sarebbe dovuto far luogo alla costituzione del collegio arbitrale, così a tale costituzione deve addivenirsi quando, per l'avvenuto pagamento, la controversia viene sollevata non più in

via di eccezione contro la domanda dell'Amministrazione, ma in via di azione per restituzione di indebito.

Per altro tutta l'argomentazione dell'attrice poggia sopra una base inesatta perchè non può corrispondere al reale svolgimento dei rapporti fra le parti. Invero a prescindere dal vedere se veramente la clausola contenuta nell'art. 9 abbia la portata di rendere inammissibile, altrimenti che sotto forma di azione, qualsiasi difesa avverso la richiesta di pagamento dell'Amministrazione, sta in fatto che l'Associazione istante, come chiaramente rilevasi dalla formulazione del quesito che vorrebbe sottoporre agli arbitri, non ha inteso promuovere una *condictio indebiti* nè sostenere che essa abbia pagato somme non dovute. L'Associazione ha proposto il quesito se per le speciali circostanze in cui ebbe a verificarsi il fatto del Pavan, il danno derivato dalle male arti di costui debba stare a carico di essa ovvero dell'Amministrazione delle Ferrovie, e se quindi l'Amministrazione debba rifondere in tutto o in parte la somma di lire undicimilasettecentodiciassette e cent. sessanta. In sostanza l'Associazione non nega di aver pagato ciò che secondo il contratto, era tenuto a pagare all'Amministrazione delle Ferrovie, ma senza contestare menomamente il credito, liquido ed esigibile, derivante a favore dell'Amministrazione dai patti contrattuali, sostiene che debba riconoscersi a suo favore un credito, finora illiquido e che si farà consistere nell'equivalente totale o parziale della somma già pagata, in dipendenza di una responsabilità indiretta che dovrà farsi gravare sull'Amministrazione in vista delle speciali circostanze del delitto commesso dal Pavan.

Ed il fatto stesso che l'Associazione proponga le due ipotesi di una rifusione totale o parziale della somma (in dipendenza, come è a credere, del grado maggiore o minore di responsabilità) conferma come la sua richiesta abbia un carattere indipendente dall'obbligazione assunta nel contratto e regolarmente eseguita.

Così prospettata la controversia, in piena conformità alla formula proposta dall'Associazione nel suo quesito, il nesso che si vuole riscontrare tra la controversia stessa e l'art. 9 del capitolato si appalesa, dal punto di vista giuridico, inconsistente, e devesi pertanto riconoscere che la controversia medesima non può venire sottratta alla giurisdizione ordinaria e compresa nell'obbietto determinato entro cui la clausola compromissoria spiega la sua efficacia.

Trasporto di merci. - Avaria. - Processo verbale di accertamento. - Prescrizione dell'azione.

Il processo verbale di accertamento del danno, redatto a norma dell'art. 135 Tariffe non costituisce titolo di riconoscimento dell'obbligo della Ferrovia di pagare l'indennità liquidata dai periti, e tanto meno costituisce titolo di transazione della relativa vertenza.

Conseguentemente l'azione di risarcimento danni è sottoposta alla prescrizione semestrale propria del contratto di trasporto ferroviario, non a quella ordinaria delle azioni in generale.

TRIBUNALE DI LUCCA. — Sentenza 23-26 gennaio 1914 - Franchini, appellante contro Ferrovie dello Stato (in grado di appello).

Considerato, in diritto, che a sostegno di esso appello il Franchini addusse:

1) che l'Amministrazione ferroviaria, col contratto di cui in verbale 7 marzo 1905 avendo riconosciuto il deperimento subìto da quella merce ed essendosi obbligata di pagare l'indennizzo in lire 500 non può più oggi invocare sul riguardo la prescrizione eccezionale dei sei mesi perchè quell'atto recognito del debito importò novazione e fece sì che a quella prescrizione si sostituì quella ordinaria delle azioni personali;

2) che ciò infatti riesce in armonia con l'art. 146 delle tariffe ferroviarie il quale si riferisce alle sole azioni derivanti dal contratto di trasporto e non già alle altre aventi origine da fatti verificatisi a trasporto eseguito, come avviene nella fettispecie, in cui non si contende di fatti avvenuti nel trasporto ma sibbene del pagamento di quanto fu riconosciuto dall'amministrazione ferroviaria dovérsi in seguito all'avaria subìta dalla merce durante il trasporto;

3) che d'altronde la ragione d'essere della prescrizione speciale in parola non potrebbe ricorrere nel caso concreto perchè mentre tale prescrizione ha per base il silenzio conservato dal mittente e dal destinatario per lo spazio di sei mesi dal ricevimento della merce, nel caso concreto si ha persino l'accertamento alla presenza di esso appellante e il riconoscimento del relativo debito da parte delle ferrovie;

4) che giudicando come fece il Pretore si verrebbe a dar modo all'amministrazione ferroviaria, contrariamente ad ogni principio della morale, di approfittare del fatto proprio di non aver subito pagato, per poter poi invocare la prescrizione di breve durata, mentre in cotal caso ben si può contrapporle l'*exceptio doli;* non consentendo nessuna legge che alcuno tragga profitto dalla propria negligenza e men che mai dalla propria inadempienza.

Ma il tribunale trova che siffatti motivi sono tutti e quattro inquinati da un errore riguardante l'interpretazione del ridetto verbale. Giova innanzi tutto premettere che i grandi vantaggi che nei trasporti possono offrire le amministrazioni ferroviarie sono subordinati all'abbligo, che dal suo canto chiunque si serve delle ferrovie deve assumersi, di sottostare alle norme e prescrizioni di cui alcune sotto certi riguardi specialissimi — tracciate dalle stesse amministrazioni, come condizione di essi trasporti.

Che anzi onde evitare su tal riguardo ogni eventuale questione, hanno cura le amministrazioni medesime di fare *ut supra* di quell'obbligo una espressa clausola nelle loro tariffe.

Nella nostra legge sul riguardo vigente si ha in proposito l'art. 12 dove precisamente vien detto che le tariffe e le condizioni pei trasporti, debitamente approvate, fanno legge fra l'Amministrazione e chiunque si serve delle ferrovie. Or tra le non poche prescrizioni circa i trasporti ferroviari, debitamente approvate, si ha quella di cui all'art. 135 della detta legge, che qui è bene riportare perchè precisamente delinea la portata giuridica del verbale che potè dar luogo alla soggetta questione.

Dispone esso art. 135: In tutti i casi di avarie e di perdita totale o parziale, l'amministrazione ha l'obbligo di fare immediatamente le occorrenti indagini, constatandone i resultati in iscritto, per comunicarli agli interessati a loro richiesta.

Qualora si scopra o si supponga una perdita parziale od un'avaria, ovvero se l'avente diritto ne allega l'esistenza dopo fatto lo svincolo, ma prima dell'esportazione della merce, si deve tosto procedere all'accertamento del fatto, mediante verbale, dal quale risulti, a seconda dei casi, lo stato delle cose spedite, l'ammontare dei danni, e, possibilmente, la causa della perdita parziale o totale, ovvero dell'avaria e l'epoca presumibile a cui risalgano.

La verificazione deve essere eseguita, per quanto è possibile in presenza di chi ha diritto di disporre della spedizione, dei testimoni idonei, e con concorso di periti se occorre.

Se dopo lo svincolo, il processo verbale constati l'esistenza dei danni o perdite, il destinatario, prima dell'esportazione, deve farvi risultare se accetta la spedizione, *salva la azione per indennizzo*, o se la rifiuta ».

Nel caso concreto il verbale, che dà luogo alla soggetta questione, venne redatto in ottemperanza a tale preciso disposto delle tariffe, risultando per l'appunto che all'apertura del carro, racchiudente i rotoli di filo di ferro del Franchini, essendosi riscontrati moltissimi di essi rotoli fortemente bagnati ed arrugginiti, il capostazione provocò l'accertamento dell'avaria in presenza dello stesso Franchini, di due testimoni e col concorso di due periti redigendone quel verbale che reca la firma del Franchini, dei testimoni, dei periti e dello stesso capostazione.

Or quale poteva essere, e quale è in effetto la portata giuridica di un siffatto verbale?

Qui sta tutta la questione.

Un tale verbale, come appare dalla lettera del riportato articolo 135 e come poi vien ribadito da tutto il sistema delle disposizioni sulle tariffe ferroviarie, non è che un atto puramente burocratico, di accertamento dello stato in cui si è trovata la merce in conseguenza della subìta avaria, senza che possa per esso, senz'altro rimanerne impegnata la responsabilità delle Ferrovie. Tutto al più si può dire che quel verbale costituisce un atto preparatorio per l'istruzione di una eventuale controversia, giacchè raccogliendo esso tanti dati di fatto, di già appresta elementi preziosi per la causa d'indennizzo che in seguito volesse intentare l'interessato; ma non si potrà mai fondatamente sostenere che valga a costituire un atto invocabile come titolo di riconoscimento dell'obbligo delle ferrovie

di pagare una data somma a titolo d'indennizzo per quella determinata perdita o avaria della merce, e tanto meno come titolo di transazione della causa relativa.

Tanto è vero, e ciò sarebbe già per sè perentorio, che ad esso verbale, in rappresentanza delle Ferrovie, interviene il capostazione, mentre il capostazione, pel disposto dell'art. 872 cod. comm. e dell'art. 137 delle tariffe del 1885 ha una rappresentanza assai limitata e non è certo più estesa di quella del semplice procuratore *ad lites*, per cui non potrebbe mai impegnare le Ferrovie col riconoscere un debito o col transigere. Tale facoltà, nei riguardi delle ferrovie, competeva giusta l'art. 137 delle tariffe del 1885 al direttore dell'Amministrazione e in seguito venne ripartita per la legge 7 luglio 1907 tra il Consiglio di Amministrazione (art. 6 n. 6) e il direttore generale (art. 10 lettera *h*) a seconda dell'ammontare della soma relativa.

E d'altronde quale competenza potrebbe avere un capostazione in linea di indagini di puro diritto, se egli è indubitato che l'Amministrazione ferroviaria, in presenza di un accertamento di danno, può liberarsi da ogni responsabilità quando dimostri che il danno deriva o da colpa dell'interessato, o da vizio proprio della merce, o dalla sua stessa natura ovverosia da caso fortuito o di forza maggiore? (art. 130 delle tariffe del 1885)

Da tutto ciò consegue che quando pure si fosse il locale capo stazione con quel verbale obbligato alle pretese del Franchini, non potrebbe quell'obbligazione mai avere efficacia nei rapporti con le ferrovie.

Senonchè, a dir vero, non può fondatamente nella specie sostenersi che il tenore di quel verbale sia tale da lasciare indurre che il Capo stazione abbia inteso obbligare le Ferrovie.

Da esso verbale infatti risulta che, concordata dai due periti, la cifra del danno in L. 500 dopo lunga discussione avrebbe il Franchini finito per accettarla, riducendo ad essa la maggior pretesa di L. 650. Ma non appare che il capostazione l'abbia anche egli dal suo canto accettata nell'interesse delle Ferrovie, che anzi neppur vi è detto che egli sia intervenuto nella discussione. Giacchè nel verbale medesimo non si legge, a questo riguardo, come mostrò di ritenere il Franchini, *somma* che viene accettata *dalle parti* ma somma che viene accettata *dalla parte*.

Che anzi a questo proposito vien fatto di rilevare che in esso verbale figura tracciata una finca portante la scritta a stampa: *Apprezzamenti del capo stazione sulle cause e sulla entità del danno, nel solo caso in cui non siasi reso necessario l'intervento dei periti.* E questa finca risulta completamente in bianco; ciò dimostra fino all'evidenza che il Capo stazione non solo non è intervenuto nella discussione, ma che neppure aveva facoltà di fare nel concreto apprezzamenti, e che di conseguenza non ebbe in alcun modo ad accettare in rappresentanza delle ferrovie quella cifra fissata dai periti.

Ma vi ha di più ancora: nello stesso verbale è ancora tracciata un'ultima finca in cui sono stampate le parole: *Svincolo o rifiuto della merce;* di fronte alle quali si legge scritto a mano: *Svincolata con riserva.*

Or questa frase manifestamente corrisponde a quella usata nell'ultima parte del più sopra riportato art. 135 delle tariffe ove è detto che, constatata l'esistenza di danni o perdite, il destinatario, prima dell'esportazione della merce svincolata, deve far risultare nel verbale se accetta la spedizione, *salva l'azione per indennizzo,* o se la rifiuta. E non può adunque anche per siffatta considerazione sostenersi che sia avvenuta una innovazione dell'obbligo delle Ferrovie, perchè, a prescindere da quanto più innanzi si è detto, qualora il Capostazione avesse inteso di obbligarsi in rappresentanza delle ferrovie, a pagare quella somma, non si sarebbe certamente più scritto che il Franchini accettava la merce con riserva, in quanto ogni riserva sarebbe stata inconciliabile con un'avvenuta liquidazione di debito.

Anche adunque per questa considerazione deve ritenersi avere il Franchini fraintesa la portata di quel verbale; come del resto ebbe a fraintenderla il primo giudice, allorchè scrisse che da esso verbale risultava stipulato l'accordo fra le Ferrovie e il Franchini circa il prezzo del deprezzamento della merce in L. 500 incorrendo in un errore manifesto d'interpretazione, che peraltro non valse a fuorviarlo da un giudicato corretto.

Non riconoscimento pertanto del debito da parte delle Ferrovie, non novazione dell'obbligazione, e di conseguenza non sostituzione della prescrizione ordinaria alla prescrizione eccezionale di cui ora si verrà dicendo.

Rimaneva quindi al Franchini sempre la sola azione derivantegli dal contratto di trasporto, quell'azione d'indennizzo cioè di cui del resto egli stesso, svincolando la sua merce, aveva fatta in quel verbale esplicita riserva.

E questa riserva egli avrebbe dovuto sciogliere entro sei mesi poichè l'art. 146 delle tariffe, in armonia all'art. 926 Cod. Comm. precisamente dispone che le azioni contro l'Amministrazione derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono col decorso di sei mesi dal giorno della riconsegna della merce, se trattisi di perdita parziale di avaria o di ritardo in trasporti eseguiti in Europa.

In quella vece il Franchini attese a spiegare la sua azione poco men di sette anni, e cioè sino al 27 febbraio 1912 in cui convenne l'Amministrazione davanti il locale pretore, quando la sua azione già da tanto tempo erasi manifestamente estinta per prescrizione.

Nè opponga esso Franchini che, compilato quel verbale ed accertato in questo il danno da lui risentito nella cifra di L. 500 col concorso dei periti e dello stesso capo stazione, veniva a mancare la ragione di essere di quella prescrizione eccezionale che ha per base il silenzio serbato dal mittente o dal destinatario per lo spazio di sei mesi, dappoichè non è qui tutta la ragione d'essere di questa speciale prescrizione, suggerita dal legislatore piuttosto dalla rapidità con la quale devono svolgersi i trasporti per ferrovia, dalla vastità del movimento dal cumulo delle carte che sarebbero tenute a conservare le Ferrovie, e dalla natura stessa del contratto di trasporto ferroviario, il quale, una volta bene o male eseguito, e consegnata la merce, non doveva lasciar adito all'avente diritto di ritornare su di esso dopo un lungo periodo di mesi o di anni.

E tanto meno poi obietti il Franchini che giudicando come fece il Pretore, si verrebbe a dar modo all'Amministrazione ferroviaria, contrariamente ad ogni principio della morale, di approfittare del fatto proprio di non aver subito pagato, per poter poi invocare la prescrizione di breve durata, mentre in cotal caso si può contrapporle l'exceptio doli, non consentendo nessuna legge che alcuno tragga profitto dalla propria negligenza e men che mai dalla propria inadempienza. Innanzi tutto è agevole rispondere che quando sussiste un debito, sorge nel creditore l'obbligo di agire quando intenda di essere pagato, tanto è ciò vero che è persin

norma di diritto che il pagamento deve farsi al domicilio del debitore (art. 1249 Capov. c. c.). Di fronte adunque alla legge morale che importerebbe il pagamento spontaneo dei debiti, vi ha la legge giuridica che non sostiene nelle sue lagnanze il creditore che voglia fare appunto al debitore di aver tratto partito dalla inadempienza per sottrarsi al pagamento del debito.

L'obiezione del Franchini del resto potrebbe apporsi contro ogni specie di prescrizione, mentre ognun sa che la prescrizione è un istituto riconosciuto dalla legge e quindi punto immorale, tanto più poi quando è in giuoco una pubblica amministrazione la quale neppur potrebbe legittimamente far rinuncia ad una simile estinzione dei suoi debiti. *Imputet sibi* invece il Franchini di avere, senza una plausibile ragione, così a lungo trascurato l'esazione del suo credito. E si dice senza una plausibile ragione per rispondere all'ultimo argomento dell'appello del Franchini.

Non risulta infatti per nulla stabilito che le Ferrovie abbiano, nel caso concreto, in modo alcuno tergiversato nei rapporti col Franchini allo scopo di guadagnare tempo e di poter poi invocare la prescrizione.

Per cui, quando pure in tema di trasporti potesse avere opportunità di essere invocato il principio *nemo ex dolo* propio *commodum sentiat*, non potrebbe esso principio nella fattispecie avere applicazione.

Devesi pertanto respingere l'appello di cui trattasi, con la condanna del Franchini anche nelle spese del presente giudizio giusta l'art. 370 Cod. Proc. Civ.

P. Q. M. Rejetta ogni altra istanza ed eccezione, respinge l'appello come sopra proposto dal Franchini avverso la sentenza 28 marzo 1912 del locale Pretore e condanna esso Franchini alle spese del presente giudizio.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 329. (Boll. 42 - 1914). — Alla fine del detto Ordine di Servizio, aggiungere: Va inoltre annullato l'ultimo capoverso del menzionato punto 5.

Ordine di Servizio N. 327. (Bollettino Ufficiale N. 42-1914).

— A pagina 1117, terzo capoverso, prima riga, dopo le parole « vi sono » aggiungere *nove*; al quinto capoverso, seconda riga, dopo la parola « estremi » aggiungere *e*;

— A pie' della pagina 1122, nell'Allegato B, correggere l'indicazione del secondo istradamento « 108 » in *125*.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

14-1

Anno VII - N. 44

29 Ottobre 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, ottobre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

Parte terza. – Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. – Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

Ordine di Servizio N. 338. (M. L.).

Apertura all'esercizio del tronco Pinzano-Gemona Ospedaletto della linea Casarsa-Gemona Ospedaletto.

Col giorno 1° novembre 1914 verrà aperto al pubblico servizio il tronco Pinzano-Gemona Ospedaletto, appartenente alla linea Casarsa-Gemona Ospedaletto.

1°). — *Descrizione del nuovo tronco.* — Il nuovo tronco di linea, a semplice binario ed a scartamento normale, si svolge in prosecuzione del precedente da Casarsa a Pinzano, e misura, fra gli assi dei F. V. delle stazioni estreme, m. 21357,71, parte in rettilinei e parte in curve di raggio vario col minimo di m. 400 e con la pendenza massima del 10 per mille.

Lungo il nuovo tronco esistono varie opere d'arte, fra cui: il ponte obliquo a 3 luci da m. 8,00 ciascuna sul torrente Pontaiba; il ponte a travate metalliche a 4 luci di m. 25,40 ciascuna sul torrente Arzino; il ponte a travate metalliche a 4 luci di cui due di m. 42 e due di metri 42,40 sul ramo destro del fiume Tagliamento; il ponte a travate metalliche a 8 luci di cui quattro di m. 42 e quattro di metri 42,40 sul ramo sinistro del fiume suddetto; il ponte a travata metallica di luce m. 25 sul fiume Ledra; il ponte obliquo a travata metallica di luce m. 25 sul Canale Industriale Ledra Tagliamento; la Galleria Pinzano lunga m. 463,70 a circa 1 Km. dalla stazione omonima; 83 opere d'arte minori; 22 case cantoniere doppie e 13 passaggi a livello muniti di chiusura.

Il nuovo tronco comprende in servizio del pubblico, oltre le stazioni estreme di Pinzano e di Gemona-Ospedaletto, quest'ultima comune alla linea Pontebba-Udine, tre stazioni ed una fermata che si succedono nell'ordine seguente:

Pinzano, Forgaria-Bagni Anduins, Cornino, Majano ed Osoppo.

2°). *Descrizione delle stazioni e della fermata e servizi cui sono abilitate*:

Pinzano, i di cui impianti non hanno subito modificazioni, è protetta verso Forgaria-Bagni Anduins da un semaforo di I categoria ad un'ala a sinistra rispetto ai treni in arrivo, collocato a m. 230 dal corrispondente deviatoio estremo e preceduto a m. 804 dal segnale d'avviso pure a sinistra;

Forgaria-Bagni Anduins, stazione con:

fabbricato Viaggiatori alla progressiva Km. 111+972,63, a sinistra nel senso da Casarsa a Gemona;

binari di corsa, due compresi fra le progressive chilometri 111+649,83 e Km. 112+199,13 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 430 e 405; scalo merci P. V. con magazzino; piano caricatore con carico di testa e di fianco; bilancia a ponte della portata di tonn. 40; grue della portata di tonn. 6;

segnali di protezione: verso Pinzano, un semaforo di I categoria ad un'ala a destra rispetto ai treni in arrivo, preceduto a m. 650 da segnale di avviso pure a destra, collocato a m. 164,70 dal corrispondente deviatoio estremo;

verso Gemona, un semaforo di I categoria ad un'ala a sinistra rispetto ai treni in arrivo, preceduto a m. 700 da segnale di avviso pure a sinistra, collocato a m. 216 dal corrispondente deviatoio estremo;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 4979 con la chiamata F. B.

Cornino, fermata alla casa cantoniera doppia, alla progressiva Km. 116+173,14 a destra;

segnali di protezione: due semafori di II categoria collocati a destra rispetto ai treni in arrivo e alla distanza dall'asse della casa cantoniera di m. 528 quello verso Pinzano, e m. 472 quello verso Gemona;

ufficio telegrafico con inclusione eventuale nel circuito 4979 con la chiamata C I.

Majano, stazione con:

fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 121 + 839,,44, a destra;

binari di corsa, tre, compresi fra le progressive chilometri 121 + 495,51 e Km. 122 + 021,16 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 428, m. 308 e m. 308;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa e di fianco; bilancia a ponte della portata di tonn. 40; grue della portata di tonn. 6;

segnali di protezione: due semafori di I categoria ad un'ala collocati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 189 quello verso Forgaria, e di m. 224 quello verso Osoppo dai rispettivi deviatoi estremi, preceduti da segnali di avviso collocati pure a destra e rispettivamente a m. 661 e 780 dai primi;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 4979 con la chiamata M. N.

Osoppo stazione con:

fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 125 + 488,64, a sinistra;

binari di corsa, tre compresi fra le progressive chilometri 125 + 147,21 e Km. 125 + 734,18 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi, e della lunghezza utile di m. 488, metri 386 e m. 386;

scalo merci P. V. con magazzino, piano caricatore con carico di testa e di fianco; bilancia a ponte della portata di tonn. 40; grue della portata di tonn. 6;

segnali di protezione: due semafori di I categoria ad un'ala, collocati a destra, rispetto ai treni in arrivo, ed alla distanza di metri 152 quello verso Majano e di m. 161 quello verso Gemona, dai rispettivi deviatoi estremi, preceduti da segnali di avviso, collocati pure a destra rispettivamente a m. 650 e m. 880 dai primi;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 4979 con la chiamata P. P.

Gemona Ospedaletto, stazione terminale della linea, è protetta verso Osoppo da un semaforo di I categoria ad un'ala a destra rispettò ai treni in arrivo, preceduto a m. 585 da segnale di avviso pure a destra, collocato a m. 245 dal corrispondente deviatoio estremo.

Questa stazione è stata ampliata nel piazzale e nel F. V. con l'aggiunta di:

binari di corsa due, compresi fra le progressive chilometri 130 + 057,13 e Km. 130 + 508,13 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 344 e m. 310;

binari merci, uno, allacciato alla linea, della lunghezza utile di m. 400, dei quali 150 per il carico e lo scarico diretto sul nuovo piano caricatore di trasbordo, e m. 250 quale asta di manovra;

piano caricatore di trasbordo con carico di testa e di fianco;

rimessa per due locomotive;

piattaforma girevole del diametro di m. 9,50.

Le stazioni di Forgaria Bagni Anduins, Majano ed Osoppo saranno abilitate al completo servizio per viaggiatori, bagagli e cani e per i trasporti merci a G. V., P. V. Acc., e P. V. ordinaria, compresi i veicoli ed il bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano. La fermata di Cornino sarà ammessa al solo servizio viaggiatori, bagagli e cani, con le limitazioni e norme di cui gli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni. Da e per la fermata suddetta saranno distribuiti biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A ».

3°). *Giurisdizione*. — Il nuovo tronco viene compreso nel Compartimento di Venezia ed è aggregato per il Servizio Movimento al 4° Riparto (Udine) di Movimento della Divisione di Venezia ed al Circolo di Ripartizione di Venezia;

per il Servizio Lavori, alla Sezione di Udine della Divisione di Venezia;

per il Servizio Trazione, al 2° riparto (Udine) della Divisione di Venezia;

per il Servizio Veicoli al Riparto di Venezia ed alla Squadra di disinfezione di Udine.

per il Servizio Sanitario all'Ufficio Sanitario di Milano.

La fornitura delle materie di consumo sarà eseguita dal Magazzino di Venezia, quella degli oggetti d'inventario dal Magazzino Approvvigionamenti di Verona, quella degli stampati dal Magazzino Stampati di Bologna, e quella del vestiario uniforme pel personale dal Magazzino di Torino ex-Economato.

4°). *Treni.* — Il Servizio sarà fatto con tre coppie di treni.

5°). *Distanze chilometriche.* — Le distanze riguardanti le stazioni del nuovo tronco e quelle dalle stazioni medesime alle altre della linea Mestre-Portogruaro-Casarsa-Pinzano risultano dalla tabella N. 51 di cui l'allegato C.

6°). *Tariffe viaggiatori.* — Ai trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, dovranno essere applicate, per il percorso del nuovo tronco Pinzano-Gemona Ospedaletto, tutte le tariffe e relative norme e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento pei trasporti militari », nonchè le norme e disposizioni vigenti pei viaggi degli agenti di P. S., postali, dei giornalisti e loro famiglie, ecc. Pei viaggi fra le stazioni del tratto Pinzano-Gemona Ospedaletto e quelle del tratto Spilimbergo-Pinzano si applicano i prezzi della tariffa ordinaria, mentre pei viaggi in servizio locale fra le stazioni del tratto Pinzano-Gemona Ospedaletto e quelle del tratto Casarsa-Spilimbergo, sul quale vige l'esercizio economico, vengono eccezionalmente istituiti per la 1ª e per la 3ª classe e col cumulo delle due tariffe, l'ordinaria e l'economica, biglietti diretti di corsa semplice per adulti e di andata-ritorno.

In servizio locale fra i due ultimi tratti suddetti non si rilasciano biglietti per ragazzi.

L'ufficio affari diversi viaggiatori di Firenze provvederà ad inviare le scorte dei biglietti a destinazione fissa alle stazioni interessate.

Agli effetti della tariffa dei biglietti di abbonamento ordinari il nuovo tratto Pinzano-Gemona Ospedaletto è da considerarsi linea di 3ª categoria, al pari del tratto Casarsa-Pinzano. Gli abbonamenti ordinari per l'intera Rete sono valevoli per viaggiare anche sul tratto Pinzano-Gemona Ospedaletto, senza aumento di prezzo.

Per quanto riguarda i biglietti di abbonamento speciali, alle serie III, III bis, V., XIV, XVI ed E, in attesa che l'Ufficio Affari Diversi Viaggiatori di Firenze provveda alla graduale ristampa e sostituzione dei biglietti di cui trattasi, dovrà essere praticata a mano l'aggiunta della nuova percorrenza Pinzano-Gemona Ospedaletto e se ne dovrà parimenti correggere a mano il prezzo in base a quello risultante dall'unito prospetto allegato B.

Per evitare ogni possibilità di omissione di tali aggiunte in seguito, si dovrà tosto correggere di conformità tutta la scorta dei biglietti. Per i biglietti di abbonamento speciali delle anzidette serie, emessi con decorrenza di validità anteriore alla data di apertura del nuovo tronco e che trovansi tuttora in corso di utilizzazione, è ammessa eccezionalmente l'aggiunta del nuovo tratto Pinzano-Gemona Ospedaletto, verso pagamento della differenza risultante fra il prezzo (escluse le tasse accessorie) pagato per il biglietto di abbonamento in corso ed il prezzo nuovo indicato per la medesima serie, validità e classe nel prospetto allegato *B*.

In quest'ultimo caso l'aggiunta della nuova percorrenza deve farsi con l'emissione di apposito biglietto di congiunzione, da richiedersi da parte degli abbonati con la consueta domanda mod. Ci-218 sulla quale dovranno essere citati gli estremi (serie, numero, validità, classe, stazione e data di emissione) dell'abbonamento speciale già in possesso degli abbonati. L'aggiunta è ammessa anche quando ai detti biglietti di abbonamento speciale sia già unito un altro biglietto di congiunzione.

Per l'applicazione della tariffa dei combinabili italiani si avverte che l' « Elenco delle tratte per biglietti ad itinerario combinabile - linee del Continente » deve essere modificato come appresso:

a) cancellare le attuali tratte N. 213 Udine-Pontebba e N. 215 Casarsa-Pinzano.

b) aggiungere nel luogo opportuno le tratte seguenti:

N. delle tratte	TRATTE	Km. tassati	PREZZI		
			1ª classe	2ª classe	3ª classe
213	Udine-Gemona Ospedaletto	29	3.30	2.30	1.45
213*a*	Gemona Ospedaletto-Pontebba	40	4.55	3.10	2 —
215	Casarsa-Gemona Ospedaletto	50	5.10	3.60	2.35

Di tali nuove tratte le stazioni interessate saranno opportunamente fornite dall'Ufficio Affari Diversi Viaggiatori di Firenze, al quale dovrà essere restituita la scorta delle attuali tratte 213 e 215.

7°). *Tariffe bagagli, cani e velocipedi.* — Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi sia in base alla tariffa ordinaria sia in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono per il tronco Pinzano-Gemona Ospedaletto le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle Ferrovie dello Stato con tutte le loro prescrizioni e modalità.

8°). *Tariffe merci.* — Per i trasporti di merci, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri valgono pel nuovo tronco Pinzano-Gemona Ospedaletto le tariffe e condizioni vigenti sulla Rete dello Stato, cioè le tariffe generali, spe-

ciali, locali ed eccezionali, nonchè quelle in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento per i trasporti militari ».

9°). *Scritture e versamenti.* — Per le scritturazioni concernenti i trasporti, per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo Stazione, valgono le norme pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160 del 1909, e successive modificazioni.

Le nuove stazioni effettueranno ogni due giorni i propri versamenti alla Cassa Compartimentale di Milano con la periodicità di cui alla lettera B dell'allegato all'Ordine di Servizio N. 184-1913, e la fermata di Cornino invierà giornalmente i propri incassi alla stazione di Forgiaria-Bagni Anduins, che resta incaricata del versamento e relativa contabilità.

Le stazioni provvederanno coi propri fondi al pagamento del personale addettovi, mentre per il pagamento degli agenti di linea provvederà con proprio personale la Cassa suddetta.

10°). *Carte di libera circolazione.* — Le carte di libera circolazione rilasciate per l'anno corrente comprendenti i percorsi Casarsa-Pinzano e Casarsa-Udine-Gemona, saranno rispettivamente tenute valide anche pei percorsi Pinzano-Gemona e Casarsa-Pinzano-Gemona.

Le aggiunte riguardanti la Prefazione generale all'orario generale di servizio, saranno comprese in detta pubblicazione in corso di ristampa.

Per le modificazioni e aggiunte da apportarsi al « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le Stazioni della Rete dello Stato - Edizione 1° Luglio 1908 - » vedasi l'allegato D.

Per le modificazioni e aggiunte da apportarsi ai prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e nei Controlli vedasi l'allegato F.

Per le aggiunte da apportarsi ai fascicoli a stampa delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo ed all'elenco delle stazioni, ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, vedasi l'allegato G.

Le nuove stazioni di Forgaria-Bagni Anduins, Majano e Osoppo saranno fornite dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze degli occorrenti prontuari manoscritti delle distanze chilometriche.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 338-1914.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di CORNINO.

Da	a	Biglietti di					
		corsa semplice			andata e ritorno		
		I	II	III	I	II	III
Cornino	Casarsa	3.50	—	1.70	5.50	—	2.65
»	Valvasone	3.05	—	1.50	—	—	—
»	S. Martino al Tagl.	2.95	—	1.45	—	—	—
»	S. Giorgio della Rich.	2.75	—	1.35	—	—	—
»	Spilimbergo	2.20	1.55	1.05	3.65	2.55	1.70
»	Valeriano	1.50	1.05	0.65	2.45	1.75	1.15
»	Pinzano	1.05	0.70	0.45	1.65	1.20	0.75
»	Forgaria B. A.	0.60	0.45	0.30	1.05	0.70	0.45
»	Majano	0.75	0.50	0.35	1.25	0.85	0.55
»	Osoppo	1.25	0.85	0.55	2.05	1.45	0.90
»	Gemona Ospedaletto	1.85	1.30	0.85	3.05	2.15	1.40
Casarsa	Cornino	3.50	—	1.70	—	—	—
Valvasone	»	3.05	—	1.50	—	—	—
S. Martino al Tagl.	»	2.95	—	1.45	—	—	—
S. Giorgio della Rich.	»	2.75	—	1.35	—	—	—
Spilimbergo	»	2.20	1.55	1.05	—	—	—
Valeriano	»	1.50	1.05	0.65	—	—	—
Pinzano	»	1.05	0.70	0.45	—	—	—
Forgaria B. A.	»	0.60	0.45	0.30	1.05	0.70	0.45
Majano	»	0.75	0.50	0.35	—	—	—
Osoppo	»	1.25	0.85	0.55	—	—	—
Gemona Ospedaletto	»	1.85	1.30	0.85	—	—	—

N. B. — La stazione di Forgaria Bagni Anduins sarà incaricata delle scritturazioni e dei versamenti degli importi dei biglietti venduti dalla casa cantoniera.

ALLEGATO B

all'Ordine di Servizio N. 338

Aggiunta del percorso Pinzano-Gemona Ospedaletto all'itinerario di

Serie	LINEA da aggiungere all'itinerario dell'abbonamento speciale	15 giorni			30 giorni		
		Classe			Classe		
		I	II	III	I	II	III
III	Pinzano-Gemona Ospedaletto	127	84	49	216	143	81
III bis	id.	—	—	—	264	177	111
V	id.	127	84	48	215	142	81
XIV	id.	—	—	—	—	—	—
XVI	id.	—	—	—	—	—	—
E	id.	—	—	—	155	104	59

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 338-1914.*

alcune serie di biglietti d'abbonamento speciale e relativi nuovi prezzi.

3 mesi			1 anno			1 anno per due persone della stessa Ditta		
Classe			Classe			Classe		
I	II	III	I	II	III	I	II	III
553	360	204	1473	984	602	1941	1296	803
675	441	254	1776	1187	723	2366	1581	964
550	360	203	1467	980	600	1931	1290	800
—	—	—	1962	1273	832	2614	1698	1110
—	—	—	1922	1249	816	2561	1664	1087
401	262	147	1074	717	438	1432	956	584

Allegato C *all'Ordine di Servizio N. 338-1914.*

(51) Mestre-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona Ospedaletto (*)

Stazione	Mestre	Carpenedo	Gaggio	S. Michele del Quarto	Ca Tron	Meolo	Fossalta di Piave	S. Donà di Piave	Ceggia	S. Stino di Livenza	Lison	Portogruaro	Teglio Veneto	Sesto Cordovado
Mestre														
Carpenedo	4													
Gaggio	12	8												
S. Michele del Quarto	16	12	4											
Ca Tron	22	18	10	6										
Meolo	24	21	13	9	3									
Fossalta di Piave	28	24	16	12	7	4								
S. Donà di Piave	33	29	21	18	12	9	6							
Ceggia	41	37	29	25	20	17	13	8						
S. Stino di Livenza	46	43	35	31	25	23	19	14	6					
Lison	53	49	41	38	32	29	26	21	13	7				
Portogruaro	60	56	48	44	38	36	32	27	19	14	7			
Teglio Veneto	64	60	52	48	42	40	36	31	23	18	11	4		
Sesto Cordovado	69	65	57	53	47	45	41	36	28	23	16	9	5	
S. Vito al Tagliamento	76	72	64	60	54	52	48	43	35	30	23	16	13	8

82	78	70	66	60	58	54	49	41	36	29	22	18	13	6	**Casarsa** *											
88	84	76	72	66	64	60	55	47	42	35	28	24	19	12	7	Valvasone										
90	86	78	74	68	66	62	57	49	44	37	30	26	21	14	9	3	*S. Martino al Tagliamento*									
93	89	81	77	71	69	65	60	52	47	40	33	29	24	17	12	6	3	S. Giorgio della Richinvelda								
100	96	88	84	78	76	72	67	59	54	47	40	36	31	24	19	13	11	8	Spilimbergo							
106	102	94	90	84	82	78	73	65	60	53	46	42	37	30	25	18	16	13	6	Valeriano						
110	106	98	94	88	86	82	77	69	64	57	50	46	41	34	29	23	21	18	11	5	Pinzano					
113	109	101	97	91	89	85	80	72	67	60	53	49	45	37	32	26	24	21	14	8	4	Forgaria-Bagni Anduins				
117	113	105	101	95	93	89	84	76	71	64	57	54	49	41	36	30	28	25	18	12	8	5	Cornino			
123	119	111	107	101	99	95	90	82	77	70	63	59	54	47	42	36	34	31	24	18	13	10	6	Majano		
127	123	115	111	105	103	99	94	86	81	74	67	63	58	51	46	40	37	34	27	22	17	14	10	4	Osoppo	
132	128	120	116	110	108	104	99	91	86	79	72	68	63	56	50	44	42	39	32	26	22	19	15	9	5	**Gemona Ospedaletto**

* Il tronco Casarsa-Spilimbergo viene esercitato a regime economico.

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 338-1914.*

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » Edizione 1° Luglio 1908 si dovrà:

a pag. 7 modificare l'indicazione della linea « Treviso-Casarsa-Spilimbergo-Pinzano » dipendente dal Compartimento di Venezia in « Treviso-Casarsa-Pinzano-Gemona Ospedaletto »;

a pag. 34 fra Corniglianο Campi e Cornuda inserire:

Cornino	Casarsa-Spilimbergo-Gemona Ospedaletto	Venezia	Udine	51	V (6	B (6)	—	—	—	—	—	S	—	—		—	—	—	—

a pag. 41 fra Forenza e Forlì inserire:

Forgaria-Bagni Anduins	Casarsa-Spilimbergo-Gemona Ospedaletto	Venezia	Udine	51	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	1	6	1	40	—

a pag. 43 di contro al nome della stazione di Gemona Ospedaletto aggiungere, nella colonna 5, il numero 51;

a pag. 52 fra Maiorisi (casa cantoniera) e Manarola inserire:

Majano	Casarsa-Spilimbergo-Gemona-Ospedaletto	Venezia	Udine	51	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	1	6	1	40	—

a pag. 65 fra Osnago e Ospedaletti Ligure inserire :

Osoppo	Casarsa-Spilimbergo Gemona Ospedaletto	Venezia	Udine	51	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	1	6	1	40	—

nell'Indice Grafico delle tabelle polimetriche prolungare la linea 130 (Casarsa-Pinzano) fino all'altezza della stazione di Gemona Ospedaletto posta sulla linea 129 (Udine-Pontebba).

a pag. 129, sostituire la tabella (50) Venezia-Udine-Pontebba-Cormons (via Treviso-Conegliano) con quella di cui all'Allegato E.

a pag. 130, sostituire la tabella (51) Mestre-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona Ospedaletto con quella di cui all'Allegato C.

a pag. 219, nell'elenco numerico alfabetico aggiungere:

169 - Spilimbergo.

a pag. 225 modificare le indicazioni esposte per Chiusaforte in :

Chiusaforte /169.79.107.141.29.15/1376/1390/

a pag. 225 fra Cornigliano Campi e Cornuda inserire:

Cornino /169.79.107.141.29.15/1333/1347/

a pag. 226 modificare le indicazioni esposte per Dogna in:

Dogna /169.79.107.141.29.15/1381/1395

a pag. 226 dopo Forenza aggiungere:

Forgiaria-Bagni Anduins /169.79.107.141.29.15/1329/1343

a pag. 227 modificare le indicazioni esposte per Gemona Ospedaletto in:

Gemona Ospedaletto /169.79.107.141.29.15/1348/1362/

a pag. 228 modificare le indicazioni esposte per Magnano Artegna in:

Magnano Artegna /169.79.107.141.29.15/1355 (b)/1369 (b)/

a pag. 228 fra Maiorisi (casa cantoniera) e Manarola inserire:

Majano /169..79.107.141.29.15/1339/1353/

a pag. 228 a piè di pagina riportare la seguente nota:

(b) La distanza è uguale anche per la via di « Udine-Portogruaro-Mestre-Ravenna-Termoli-Campobasso-Battipaglia ».

a pag. 229 modificare le indicazioni esposte per Moggio in:

Moggio /169.79.107.141.29.15/136/1379/

a pag. 230 fra Osnago e Ospedaletti Ligure inserire:

Osoppo /169.79/107.141.29.15/1343/1357

a pag. 231 modificare le indicazioni esposte per Pontebba Confine e transito e per Pontebba stazione in:

Pontebba confine e Transito /169.79.107.141.29.15/1389/1403
Pontebba Stazione /169.79.107.141.29.15/1388/1402/

a pag. 232 modificare le indicazioni esposte per Resiutta in:

Resiutta /169.79.107.141.29.15/1368/1382/

a pag. 235 modificare le indicazioni esposte per Stazione per la Carnia in:

Stazione per la Carnia /169.79.107,141.29.15/1360/1374/

a pag. 237 modificare le indicazioni esposte per Venzone in:

Venzone /169.79.107.141.29.15/1355/1369/

Per le aggiunte che sono da apportarsi alla « Parte Terza » del Prontuario predetto, verrà provveduto a mezzo di apposita pubblicazione.

Allegato F all'Ordine di Servizio N. 338-1914.

Nell'Elenco numerico delle stazioni di diramazione, compreso nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni viaggiatori, bagagli e merci, aggiungere:

212 Spilimbergo
213 Genova Ospedaletto.

Per effetto del computo delle distanze in transito sul nuovo tronco Pinzano-Gemona Ospedaletto le relazioni fra le stazioni e gruppi di stazioni, comprese nel seguente Prospetto, vengono ad avere diminuita dei chilometri di contro indicati la attuale distanza tassabile. Per tanto, opportune modificazioni dovranno essere apportate nei prontuari suddetti.

Dalle stazioni sottoindicate a quelle di contro e viceversa	Codroipo	Pasian Schiav.	Udine-Cormons (*a*)	Reana del Roiale	S. Pelagio (casa c.)	Tricesimo	Tarcento	Magnano Art.	Gemona O. - Pontebba (*b*)	Pontebba Confine	S. Giovanni Manz.	Via più breve sulla quale è stabilita la nuova distanza
	Chilometri da diminuire											
Spresiano, Conegliano, Pordenone	—	—	—	—	—	—	—	—	12	11		212
Valvasone	—	—	—	—	—	—	6	13	26	25		212
S. Martino al Tagliamento (c. c.).	—	—	—	—	—	1	10	17	30	29		212
S. Giorgio della Richinvelda . .	—	—	—	—	3	7	16	23	36	35		212
Spilimbergo	—	—	—	11	17	21	30	37	50	49		213
Valeriano	—	—	4	23	29	33	42	49	62	61	3	213
Pinzano.	—	—	12	31	37	41	50	57	70	69	11	213
Tutte le altre stazioni della Rete non comprese nel presente prospetto.	—	—	—	—	—	—	—	(*d*)	13	12	—	(*c*)

a) Comprende: Udine, Buttrio, Manzano (casa cant.), Cormons Staz., Cormons Confine.

b) Comprende: Gemona Ospedaletto, Venzone, Stazione per la Carnia, Moggio, Resiutta, Chiusaforte, Dogna, Pontebba staz., Pontafel.

c) All'attuale instradamento esposto nei prontuari deve essere aggiunto il N. 212. Per quanto riguarda l'istradamento da e per Magnano Artegna vedasi la nota (*d*).

d) La distanza risulta uguale tanto per la via di Udine quanto per quella di Spilimbergo Quindi nei prontuari da valere per la tassazione dei trasporti dei viaggiatori e bagagli debbono essere indicate ambedue le vie aggiungendo all'istradamento attuale il N. 173 e ripetendo sotto lo stesso istradamento col N. 212 anzichè col N. 173.

Inoltre nei prontuari valevoli per la tassazione dei trasporti, dei viaggiatori e dei bagagli la nota relativa alle distanze per Pontafel deve essere modificata in « Distanza computata per Pontebba Stazione. Pel tratto da Pontebba Stazione a Pontafel è da applicarsi la speciale soprattassa all'uopo stabilita ».

Infine le stazioni della Rete inscriveranno nella apposita sede i nomi di Forgaria-Bagni Anduins, Cornino, Majano e Osoppo, e per le relative distanze e l'istradamento si regoleranno come appresso:

Le stazioni situate sulla linea Mestre-Portogruaro-Casarsa-Pinzano rileveranno le distanze per le stazioni di cui sopra dalla nuova tabella N. 51.

Le stazioni situate sui tronchi Codroipo-Pontebba e Udine-Cormons formeranno le nuove distanze aggiungendo a quelle attuali esposte, nei loro libretti, per Casarsa e per Gemona Ospedaletto le distanze indicate nel seguente prospetto e scegliendo poi quella che dal confronto resulterà più breve.

	Casarsa	*Gemona Ospedaletto*
Forgaria-Bagni Anduins . . .	32	19
Cornino	36	15
Majano	42	9
Osoppo	46	5

Per istradamento dovrà essere indicato il numero 41 o il numero 213 a seconda che nella formazione delle distanze avrà servito di base quella esposta per Casarsa o quella per Gemona Ospedaletto:

Le altre stazioni della Rete aggiungeranno alla distanza esposta per Pinzano:

Km.	3	per	Forgaria-Bagni Anduins
»	7	»	Cornino
»	13	»	Majano
»	17	»	Osoppo

L'istradamento sarà quello stesso indicato per la stazione di Pinzano.

Allegato G all'Ordine di Servizio N. 338-1914.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle Stazioni Continentali ai punti di scambio ecc. da valere per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° Luglio 1910) » si dovrà:

a pag. 6 di contro a Chiusaforte, modificare le attuali distanze in /729/956/1390/;

a pag. 7 di contro a Dogna, modificare le attuali distanze in /734/961/1395/;

fra Forenza e Forlì inserire:

Forgaria-Bagni Anduins /682/909/1343/;

a pag. 8, di contro a Gemona Ospedaletto, modificare le attuali distanze in /701/928/1362/;

a pag. 9 fra Magnano Artegna e Manarola inserire:

Majano /692/919/1353/;

di contro a Moggio, modificare le attuali distanze in /718/945/1379/;

a pag. 11 fra Osimo Castelfidardo e Ospedaletti Ligure inserire:

Osoppo /696/923/1357/;

a pag. 12 di contro a Pontebba Stazione, modificare le attuali distanze in /741/968/1402/;

di contro a Resiutta, modificare le attuali distanze in /721/948/1382/;

a pag. 15 di contro a Stazione per la Carnia, modificare le attuali distanze in /713/940/1374/;

a pag. 16 di contro a Venzone, modificare le attuali distanze in /708/935/1369/;

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle Stazioni continentali ai transiti marittimi ecc. da valere per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli in servizio diretto ferroviario-marittimo (Edizione 1° Marzo 1911) si dovrà:

a pag. 16 di contro a Chiusaforte modificare le attuali indicazioni in:

Chiusaforte	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	732

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	956	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1390

a pag. 19 di contro a Dogna modificare le attuali indicazioni in:

Dogna	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	737

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	961	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1395

a pag. 20 tra Forenza e Forlì inserire:

Forgaria-Bagni Anduins	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	685

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	909	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1343

a pag. 22 di contro a Gemona Ospedaletto modificare le attuali indicazioni in:

Gemona Ospedaletto	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	704

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	928	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1362

a pag. 25 di contro a Magnano Artegna, modificare le attuali indicazioni in:

Magnano Artegna	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C. — Udine-Portogruaro Bologna-Livorno C.	711

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia — Udine-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	935	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno — Udine-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1369

fra Magnano Artegna e Manarola inserire:

Majano	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	695

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	919	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1353

a pag. 27 di contro a Moggio modificare le attuali indicazioni in:

Moggio	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	721

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	945	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1379

a pag. 31 fra Osnago e Ospedaletti Ligure inserire:

Osoppo	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	699

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	923	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1357

a pag. 35 di contro a Pontafel modificare le attuali indicazioni in:

Pontafel	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	744**

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	968**	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1402**

di contro a Pontebba Stazione modificare le attuali indicazioni in:

Pontebba stazione	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	744

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	968	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1402

a piè di pagina alla nota ** sostituire l'indicazione di « Pontebba Confine » con « Pontebba Stazione ».

a pag. 37 di contro a Resiutta modificare le attuali indicazioni in:

Resiutta	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	724

Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	948	Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1382

a pag. 45 di contro a Stazione per la Carnia modificare le attuali indicazioni in:

Stazione per la Carnia	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	716
Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	940	
Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1374	

a pag. 49 di contro a Venzone modificare le attuali indicazioni in:

Venzone	Spilimbergo-Portogruaro Bologna-Livorno C.	711
Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Castellamare A.-Isernia	935	
Spilimbergo-Portogruaro Ravenna-Termoli-Salerno	1369	

Nel fascicolo « Elenco delle Stazioni della Rete dello Stato ecc. che partecipano alle Tariffe Speciali N. 1 ed 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (Edizione 1° ottobre 1910),

a pag. 17 fra Forenza e Forlì inserire:

Forgaria-Bagni Anduins /3/3/3/3/3/3/3/

a pag. 21 fra Magnano Artegna e Manarola inserire:

Majano /3/3/3/3/3/3/3/

a pag. 26 fra Osimo Castelfidardo e Ospedaletti Ligure inserire:

Osoppo /3/3/3/3/3/3/3/

Ordine di Servizio N. 339. (C.).

Modificazioni ai prezzi di trasporto.

(Vedi Ordini di Servizio N. 171-1913 e 287-1914).

CAPO I.

INDICAZIONI GENERALI.

A cominciare dal 1° novembre prossimo, andranno definitivamente in vigore tutti gli aumenti dei prezzi di tariffa stabiliti dagli articoli 13, 14 e 15 della Legge N. 742 del 23 luglio 1914, salvo le temporanee eccezioni specificate nei Capi che seguono.

Per provvedere alla regolare applicazione degli aumenti stessi, verranno distribuite a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze, le sotto indicate pubblicazioni.

Per il servizio interno e cumulativo italiano:

1) 18ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908);

2) 9ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia (edizione luglio 1912);

3) 3ª Appendice al volume « Concessioni speciali e relative tariffe » (edizione 1° gennaio 1909) e 1ª Appendice al Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1911).

4) 2ª Appendice al Regolamento pel trasporto dei passeggieri, dei bagagli, dei valori e delle merci in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione, esercitate dallo Stato (edizione 1° dicembre 1910);

5) 2ª Appendice alla Istruzione relativa al trasporto viaggiatori e bagagli a *tariffa ridotta* fra le stazioni del continente e quelle della Sicilia e fra le stazioni del continente e gli scali ma-

rittimi della Sardegna, a mezzo delle linee di navigazione esercitate dallo Stato (edizione luglio 1913);

6) nuova edizione delle « Condizioni e Tariffe » relative al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna, Parti I e II;

7) 2ª Appendice alle « Condizioni e Tariffe pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Tripolitania e la Cirenaica (Libia) » (edizione 1° gennaio 1913);

8) 2° Supplemento alle « Condizioni e Tariffe per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Veneziana di navigazione a vapore » (edizione 1° agosto 1904);

9) 1ª Appendice alle « Condizioni e Tariffe pel servizio cumulativo ferroviario-marittimo per il trasporto di oggetti e merci in colli di non oltre 30 Kg. » (edizione 1° luglio 1913).

Per il servizio internazionale:

10) nuovo « Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine »;

11) nuova edizione dei « Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti di merci effettuati in servizio internazionale »;

12) 1° Supplemento alla « Tariffa speciale comune pel trasporto delle derrate alimentari dirette all'Inghilterra (edizione 16 luglio 1913) »;

13) 1° Supplemento alla « Tariffa speciale comune pel trasporto delle derrate alimentari dirette al Belgio e ai Paesi Bassi (edizione 16 luglio 1913) »;

14) 1° Supplemento alla « Tariffa speciale pel trasporto delle merci a G. V. in servizio cumulativo italo-inglese, via Gottardo e Sempione-Loetschberg (edizione 1° marzo 1914);

15) 1° Supplemento alla « Tariffa speciale comune N. 400 G. V. pel trasporto di merci, seta e derrate, in servizio cumulativo italo-inglese, via Moncenisio (edizione 1° aprile 1911) »;

16) 1° Supplemento alla « Tariffa a G. V. per il servizio cumulativo con le Poste Svizzere (edizione 16 luglio 1913) »;

17) 2° Supplemento alla « Tariffa diretta per il trasporto delle merci in servizio italo-neerlandese (edizione 1° gennaio 1912) »;

18 a 22) Foglio di modificazioni ed aggiunte a ciascuna delle Parti I B delle seguenti tariffe per il trasporto delle merci in servizio diretto:

« italo-austro-ungarico »
« italo-belga »
« italo-francese » (oltre la P. L. M.)
« italo-germanico »
« italo-svizzero »;

23) Foglio di modificazioni ed aggiunte alla « Tariffa per il trasporto delle merci in servizio italo-francese (P. L. M.) (edizione 1° gennaio 1907) »;

24) Foglio di modificazioni ed aggiunte alla « Tariffa per il trasporto delle merci in servizio italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ Fiume (edizione 1° novembre 1901).

Nei singoli Capi del presente Ordine di Servizio, sono contenuti alcuni schiarimenti di dettaglio per la interpretazione delle nuove disposizioni.

CAPO II.

Servizio viaggiatori.

A) *Servizio interno e cumulativo italiano.*

I provvedimenti tariffari della Legge N. 742-1914 sono estesi, con la suddetta decorrenza del 1° novembre prossimo, ai trasporti di viaggiatori provvisti di tutte le altre specie di biglietti non indicate nell'Ordine di Servizio N. 287-1914.

All'uopo si dispone quanto appresso:

1. *Sostituzione delle scorte dei biglietti che cambiano prezzo.* — L'Ufficio 2° (Affari diversi viaggiatori) di Firenze provvederà alla sostituzione delle scorte dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno, in servizio interno e cumulativo italiano, che cambiano prezzo. Ove tale sostituzione non possa essere completa, pel 1° novembre p. v., l'Ufficio stesso comunicherà alle stazioni i nuovi prezzi da riscuotere, da tale data, per i biglietti non sostituiti e fornirà, pei biglietti stessi, un cartello dei nuovi prezzi da affiggersi agli sportelli per norma del pubblico. I prezzi dei biglietti non sostituiti dovranno essere corretti a mano.

I nuovi biglietti (previe le verifiche prescritte) dovranno essere messi in vendita col primo treno del 1° novembre 1914 e gli attuali dovranno essere ritirati dai casellari e accuratamente custoditi fino ad invito di restituzione da parte del suddetto Ufficio 2°.

Per norma del personale avvertesi che i nuovi biglietti sono contrassegnati da una stella a cinque punte.

Per la modificazione dei prezzi dei biglietti a serie l'Ufficio stesso fornirà alle stazioni interessate appositi listini di correzione.

2. *Nuovo prontuario dei prezzi fatti pei trasporti viaggiatori.* — È stato ristampato il Prontuario dei prezzi pei trasporti viaggiatori secondo le varie tariffe (edizione novembre 1914), limitandolo a Km. 2000 anzichè a Km. 2200. La 1ª Parte del Prontuario verrà distribuita, dall'Ufficio 11° (Contabilità Prodotti) di Firenze, in tempo debito perchè i relativi prezzi possano essere applicati dal 1° novembre prossimo.

I prezzi del nuovo Prontuario dovranno essere applicati anche pei trasporti in servizio diretto con le linee dello Stato esercitate dalla industria privata, in conformità alle disposizioni del punto 13 dell'Ordine di Servizio N. 171-1913.

La Parte II del Prontuario, contenente i prezzi per talune tariffe locali, verrà fornita soltanto alle stazioni cui tali prezzi possono occorrere. L'attuale Prontuario dei prezzi fatti (edizione luglio 1913) dovrà essere versato nei modi d'uso.

3. *Biglietti di andata e ritorno.* — Come risulterà da apposite appendici alle tariffe e condizioni, di prossima pubblicazione, la validità dei biglietti di andata e ritorno è aumentata — dal 1° novembre 1914 — come segue:

BIGLIETTI ANDATA E RITORNO PER LINEE CONTINENTALI:

1ª zona	- Distanze	fino a Km. 100	- giorni 2	in luogo di 1,
2ª »	- »	da Km. 101 a 200	- » 3	» 2,
3ª »	- »	da » 201 » 300	- » 4	» 3,
4ª »	- »	oltre Km. 300	- » 6	» 4.

BIGLIETTI ANDATA E RITORNO PER LINEE DELLA SICILIA:

1ª zona	- Distanze	fino a Km. 100	- giorni 2	in luogo di 1,
2ª »	- »	da Km. 101 a 200	- » 3	» 2 o 3,
3ª »	- »	» » 201 » 300	- rimangono invariate.	
4ª »	- »	» » 301 » 400	-	

I nuovi termini di validità, e tutte le disposizioni relative, di cui all'Allegato 4 alle tariffe, sono applicabili ai biglietti di andata e ritorno di tutte le linee dello Stato, qualunque siano le tariffe (ordinaria, locale, economica, o vicinale) su di esse vigenti.

In conseguenza, poi, dei suindicati provvedimenti rimangono soppresse quelle particolari facilitazioni esistenti per qualche linea nell'uso dei biglietti di andata e ritorno, in quanto tali facilitazioni non risultino tassativamente indicate dai biglietti stessi.

4. *Concessioni speciali.* — Similmente a quanto è stato fatto nel 1913 (vedasi punto 3 dell'Ordine di Servizio N. 171-1913) le stazioni che hanno in fornitura estratti delle concessioni speciali dovranno richiedere al predetto Ufficio 11° (Contabilità Prodotti) di Firenze la occorrente scorta della 3ª Appendice per inserirla negli estratti medesimi, riscuotendone il relativo prezzo unitamente a quello dell'estratto.

5. *Regolamento pei trasporti militari.* — In attesa che sia diramata la 1ª Appendice al Regolamento pei trasporti militari, nello stesso dovranno essere introdotte le seguenti correzioni:

Paragrafo 10 - primo capoverso - Il prezzo minimo per ogni biglietto di viaggio a tariffa differenziale C deve essere modificato come in appresso:

L. 0.60 per la 1ª e 2ª classe,
L. 0.55 per la 3ª.

Paragrafo 10 - secondo capoverso - I prezzi minimi pei viaggi a tariffa militare di 1ª e 2ª classe nei treni diretti e direttissimi, devono essere modificati come segue:

1ª classe L. 2,60 in luogo di 2,35,
2ª classe L. 1,85 in luogo di 1,75.

Paragrafo 21 - secondo capoverso - Al prezzo minimo di lire 0,55 sostituire quelli seguenti:

L. 0,60 per la 1ª e 2ª classe,
L. 0,55 per la 3ª.

Paragrafo 40 - primo capoverso - (come sopra).

Allegato N. 2 - *Tariffa militare* - Trasporti soggetti al bollo. Prezzi per viaggiatore-chilometro.

1ª classe al prezzo di L. 0.03243 sostituire L. 0.03567
2ª classe » » » » 0,02335 » » 0.02452

Prezzo per compartimento.

1ª classe al prezzo di L. 0.26098 sostituire L. 0.2871
2ª classe » » » » 0.19573 » » 0.2055

Allegato N. 2 - *Tariffa militare* - Trasporti esenti da bollo. Prezzi per viaggiatore-chilometro.

1ª classe al prezzo di L. 0.03161 sostituire L. 0.0347
2ª classe » » » » 0.022759 » » 0.0238

Prezzo per compartimento.

1ª classe al prezzo di L. 0.25440 sostituire L. 0.2798
2ª classe » » » » 0.19080 » » 0.2003

Tariffa differenziale C. Modificare la Nota (*) come in appresso:

(*) In attesa che, colla 1ª Appendice siano sostituite le tabelle dell'allegato N. 2-*bis* si applicano i prezzi del nuovo prontuario edizione novembre 1914, colonne 13, 14 e 15.

6. *Biglietti per stazioni di linee in esercizio speciale delle Ferrovie dello Stato.* — Ai prezzi indicati nell'allegato N. 6 dell'Ordine di Servizio N. 171-1913 devonsi apportare le seguenti modificazioni:

Linea *Cerignola-Cerignola città.*

Biglietti di andata e ritorno:

1ª classe L. 1.75 in luogo di L. 1.45
2ª classe L. 1.10 in luogo di L. 0.95
3ª classe L. 0.70 in luogo di L. 0.65

Linea *Saline di Volterra-Volterra*

Biglietti di andata e ritorno:

1ª classe L. 2.70 in luogo di L. 2.65
2ª classe L. 1.50 in luogo di L. 1.45

7. *Viaggi a prezzo ridotto fra Domodossola e Briga.* — I prezzi comunicati con l'Ordine di Servizio N. 66-1914, pei viaggi a prezzo ridotto fra Domodossola e Briga degli Agenti delle Ferrovie italiane dello Stato e delle Ferrovie Federali Svizzere, nonchè delle persone di loro famiglia, sono sostituiti da quelli seguenti:

da Briga . . .	a Iselle transito	L. 2.30	L. 1.65	L. 1.15
da Iselle . . .	» » »	» 0.10	» 0.10	» 0.05
da Varzo . . .	» » »	» 0.65	» 0.45	» 0.25
da Preglia . .	» » »	» 1.45	» 0.95	» 0.60
da Domodossola .	» » »	» 1.80	» 1.25	» 0.75

8. *Biglietti in servizio diretto ferroviario-marittimo ed in servizio cumulativo con la Sardegna.* — A partire dal 1° novembre 1914, con l'attuazione dei nuovi prezzi contenuti nelle pubbli-

cazioni di cui ai progressivi numeri 4 e 6 del Capo I del presente Ordine di Servizio, dovrà cessare la riscossione separata delle tasse di pontile disposta col paragrafo III° dell'Ordine di Servizio N. 287-1914, continuandola soltanto pei viaggi gratuiti di cui al paragrafo IV° dell'Ordine di Servizio medesimo, eccezione fatta per quelli *personali* degli on. Senatori e Deputati, pei quali, come da istruzioni già impartite alle Agenzie di Navigazione ed al personale interessato, le tasse di pontile non devono più essere riscosse.

9. *Prontuario dei prezzi fatti per uso del personale di controlleria.* — Al personale dei treni incaricato delle esazioni suppletorie verrà distribuito, per l'applicazione dal 1° novembre 1914, un nuovo Prontuario dei prezzi fatti, di formato tascabile, il quale sostituirà le parti I, II, III e IV del Prontuario attuale.

Le altre parti verranno sostituite in seguito e l'attuale Prontuario dovrà essere versato, intanto, nei modi d'uso.

B - *Servizi diretti internazionali.*

10. *Biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno.* — Gli aumenti della legge 742-1914 pei trasporti viaggiatori in servizio internazionale vengono applicati, per quanto riguarda i viaggi nel senso dall'Italia per l'estero, a tutti i biglietti di corsa semplice di 1ª e di 2ª classe ed a tutti quelli di andata e ritorno. Quanto ai biglietti dall'estero per l'Italia ed in transito per l'Italia l'accordo colle Amministrazioni interessate per l'applicazione dei nuovi prezzi dal 1° novembre 1914 è stato conchiuso solamente con le Ferrovie Svizzere, Francesi P. L. M., Midì, Etat e con quelle Austro-Ungariche.

Per questi servizi, e per quelli colle altre Amministrazioni estere colle quali si potranno man mano prendere gli occorrenti accordi, saranno diramati, con successivi Ordini di servizio, i supplementi alle relative tariffe.

Per la correzione poi dei prezzi attualmente stampati sui biglietti diretti internazionali in forma di libretto vengono forniti alle stazioni ed alle agenzie interessate, dall'Ufficio 2° (Affari Diversi Viaggiatori) di Firenze, degli appositi listini stampati. I bi-

glietti in cartoncino vengono invece sostituiti per cura del suddetto Ufficio con altri portanti i prezzi nuovi.

Soltanto quelli speciali del servizio italo-svizzero in cartoncino a sezioni ripiegate vengono mantenuti in distribuzione ed il prezzo ne dovrà essere corretto a mano secondo le istruzioni che verranno date dal suddetto Ufficio di Firenze.

Poichè, com è detto sopra, l'aumento del prezzo di cui trattasi non risulterà per ora che parzialmente dalle relative tariffe internazionali, viene stampato e fornito alle stazioni ed alle agenzie interessate un elenco generale dei prezzi dei biglietti diretti internazionali dall'Italia, quali rimarranno fissati dal 1° novembre 1914, elenco che dovrà essere tenuto a disposizione del pubblico nelle biglietterie per l'eventuale constatazione della regolarità dei prezzi riscossi.

CAPO III.

Servizio merci.

A) - *Servizio ferroviario interno e cumulativo italiano.*

11. *Soprattassa per i trasporti a piccola velocità ordinaria a brevi distanze* (nuovo articolo 68 bis delle Tariffe). — È applicabile ai trasporti a piccola velocità ordinaria effettuati o tassati a carro completo (comprese le rispedizioni), che percorrono sulle linee esercitate dalle Ferrovie dello Stato distanze non superiori a 26 chilometri.

La soprattassa è da applicarsi sul peso tassabile. Per i trasporti che non si tassano a peso (veicoli) e che richiedono l'uso di uno o più carri, la soprattassa è da computarsi in ragione di 10 tonnellate per carro. Per siffatti trasporti si rende quindi necessario che, quando ne sia il caso, le stazioni facciano risultare

sulle lettere di porto, mediante l'indicazione dei dati di misurazione rilevati in presenza del mittente o del destinatario o di chi per essi, che il trasporto occupa intieramente il carro.

Per i trasporti in servizio cumulativo, la misura della soprattassa è ridotta alla metà. In conseguenza, per questi trasporti la soprattassa è da computarsi nella misura seguente, col minimo di 5 centesimi per spedizione:

Per un percorso sulle Ferrovie dello Stato, di chilometri	Soprattassa per tonnellata, lire	Per un percorso sulle Ferrovie dello Stato, di chilometri	Soprattassa per tonnellata, lire
da 1 a 5	0.22	16	0,11
6	0,21	17	0,10
7	0,20	18	0,09
8	0,19	19	0,08
9	0,18	20	0,07
10	0,17	21	0,06
11	0,16	22	0,05
12	0,15	23	0,04
13	0,14	24	0,03
14	0,13	25	0,02
15	0,12	26	0,01

Ad ogni buon fine, si fa presente che i trasporti tassati a carro completo sono quelli ai quali si applicano tariffe che sono vincolate ad un peso minimo per vagone, o che hanno prezzi fatti per vagone.

I trasporti, invece, da considerarsi effettuati a carro completo sono quelli composti di merci che si trovano in una delle condizioni seguenti:

a) merci da tassarsi a tariffa generale ovvero con la tariffa speciale N. 75 P. V., quando il loro peso uguagli la portata del carro adoperato, oppure che, non raggiungendo la portata, occupino lo spazio del carro coperto od il carico raggiunga i limiti determinati dalla sagoma, se il carro è scoperto;

b) merci caricate alla rinfusa (art. 95) non occupanti un vagone e soggette, quindi, al prezzo minimo dell'art. 67 delle tariffe;

c) merci da tassarsi a tariffa generale o speciale, in colli indivisibili di tale forma o dimensione da richiedere l'impiego di un carro e merci che per loro natura non ammettono comunanza di carico con altre;

d) merci da tassarsi a tariffa generale o speciale, per le quali lo speditore chieda un carro per uso esclusivo, a termini dell'ultimo capoverso dell'art. 67 delle tariffe.

12. *Aumento del 2 per cento sulle tasse dei trasporti a piccola velocità ordinaria, non effettuati o non tassati a carro completo.* — Tale aumento che, secondo la legge, è estensibile anche alle linee Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla Fontana, con diramazione Novoli-Nardò Centrale, è stato compreso nei prezzi di trasporto. Le stazioni non hanno perciò che da applicare i nuovi prezzi risultanti dalle tariffe, ristampate con le Appendici, di cui ai progressivi punti 1, 2 e 3 del Capo I.

Essendo esclusi dall'aumento i trasporti effettuati o tassati a carro completo, per essi i nuovi prezzi portati da quelle tariffe che non hanno due serie di prezzi (una per le spedizioni senza vincolo di peso e l'altra per le spedizioni con vincolo di peso) devono essere diminuiti del 2 per cento, come è detto in ciascuna delle tariffe medesime (speciali 75 e 76, locali 302, 404, 407, ecc.).

13. *Soprattasse di stazione* (nuovo articolo 108 bis delle Tariffe). — Le soprattasse di stazione sono dovute per tutti indistintamente i trasporti a grande velocità (compresi i giornali) ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria, e sono da computarsi anche quando si applicano i prezzi minimi per spedizione. Per i trasporti soggetti ai prezzi minimi degli articoli 56 e 67, le soprattasse si computano in ragione di L. 1 per carro.

Per i trasporti di merci a piccola velocità ordinaria, l'ammontare della soprattassa è da arrotondarsi di 5 in 5 centesimi.

Resta inteso che per le merci voluminose e per gli oggetti di straordinario peso o dimensione, le soprattasse di stazione non vanno soggette agli aumenti stabiliti, rispettivamente, dagli articoli 97 e 100 delle tariffe.

Per i trasporti a piccola velocità accelerata di bestiame con domanda dell'uso esclusivo del carro, è da applicarsi, in ogni caso, la soprattassa di stazione di L. 1.

Per i trasporti in servizio cumulativo le soprattasse di stazione sono ridotte alla metà, col minimo di cent. 5 per spedizione. In conseguenza, per questi trasporti le soprattasse medesime sono da applicarsi nella misura seguente:

a) *Spedizioni a grande velocità*:

Merci in collettame, compresi i giornali, i bozzoli, il numerario, le carte valori e gli oggetti preziosi, L. 0,05 per spedizione;

Merci e bozzoli a carro completo, L. 0,50, per spedizione;

Veicoli, L. 0,50, per spedizione;

Cavalli in carri scuderia, L. 0,50, per spedizione;

Feretri e ceneri mortuarie in anfore od in urne trasportate in carri separati, L. 0,50 per spedizione;

Ceneri mortuarie in anfore od in urne non trasportate in carri separati, L. 0,05 per spedizione.

b) *Spedizioni a piccola velocità accelerata*:

Merci, L. 0,50, per spedizione;

Bestiame a capo, L. 0,05, per spedizione;

Bestiame a carro completo, L. 0,50 per spedizione.

c) *Spedizioni a piccola velocità ordinaria*:

Merci, L. 0,05 per tonnellata di peso tassabile, col minimo di cent. 5 per spedizione;

Veicoli, L. 0,50 per spedizione o per carro.

14. *Aumento del 6 per mille*. — Dal 1° novembre prossimo, l'aumento del 6 per mille, stabilito con la legge N. 641 del 19 giugno 1913, dovrà essere applicato, anche ai trasporti in servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie, Tramvie, Laghi e Società di Navigazione limitatamente alle tasse relative al percorso sulle Ferrovie dello Stato e sulle linee di proprietà dello Stato, ma non da esso esercitate (Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce Francavilla Fontana, con diramazione Novoli-Nardò Centrale).

Tale aumento si dovrà continuare ad applicare suppletivamente mediante l'apposita tabella, secondo le norme risultanti dall'Ordine di Servizio N. 171-1913 e dalla Circolare N. 58-1913, tenendo conto anche dell'ammontare delle nuove soprattasse.

15. *Trasporti a tariffa ridotta.* — *a*) Tutte le soprattasse e gli aumenti, di cui al presente Ordine di Servizio, sono da applicarsi nella loro integrità anche ai trasporti effettuati in base: *alle Concessioni speciali; alla Convenzione con l'Amministrazione dei Telegrafi dello Stato; alla Convenzione col Ministero delle Finanze per i trasporti dei monopolii del sale e dei tabacchi e per quelli dei bollettari del Lotto; al Regolamento per i trasporti militari (Guerra, Marina e R. Guardia di Finanza); al Regolamento per i trasporti per conto delle Società Cooperative ferroviarie; ecc.*

b) Le soprattasse e gli aumenti in questione devono essere applicati pure sui prezzi di trasporto concessionali stabiliti con speciali contratti per determinate merci.

Le soprattasse e gli aumenti medesimi non sono, invece, da computarsi per i trasporti effettuati per conto di Imprese su richiesta dei Servizi dell'Amministrazione (art. 13 delle Norme annesse all'Ordine di Servizio N. 258-1912).

c) Le modificazioni ed aggiunte da apportarsi al « Regolamento per i trasporti militari », in dipendenza delle disposizioni di cui si tratta, sono comprese nella 1ª Appendice al Regolamento medesimo.

d) Dopo al secondo capoverso dell'Ordine di Servizio N. 97-1907 (trasporti di materiale profilattico e di armamentario sanitario, che si effettuano per conto della Direzione Generale della Sanità Pubblica e delle autorità provinciali dipendenti) deve essere aggiunto il seguente:

« La detta riduzione non si estende alla soprattassa per i tra-
« sporti a piccola velocità ordinaria a carro completo a breve per-
« corso, nè alle soprattasse di stazione ».

e) Nel terzo capoverso dell'art. 1 del Regolamento per i trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie (Ordine di Servizio N. 167-1911), dopo le parole « Detta riduzione non si estende invece al diritto fisso » devono essere aggiunte le seguenti:

« nè alle soprattasse stabilite dagli art. 68 bis e 108 bis delle tariffe ».

Il terzo capoverso dell'art. 17 del Regolamento medesimo va così modificato:

« Piccola velocità: L. 0.0630 per tonnellata e chilometro, più il diritto fisso di L. 1.3905 per tonnellata, nonchè la soprattassa di stazione di L. 0.10, pure per tonnellata, col minimo di centesimi 5 per spedizione ».

f) I prezzi indicati per la piccola velocità nell'articolo 4 dell'Ordine di Servizio N. 135-1910 (trasporti di generi di privativa) vanno così modificati:

a) Per i sali L. 0.049 a tonnellata-chilometro;

b) Per i tabacchi lavorati L. 0.068 a tonnellata-chilometro;

c) Per i tabacchi grezzi L. 0.065 a tonnellata-chilometro;

d) Per i recipienti vuoti e tutte le altre merci del Monopolio dei sali e tabacchi, siano o no compresi nella nomenclatura della P. V. della concessione speciale B, L. 0.061 a tonnellata-chilòmetro.

Il capoverso del detto articolo 4, che principia con le parole « A tutti i prezzi suddetti relativi alla P. V. ecc. » va sostituito con i seguenti:

« Per i trasporti di sale di almeno 3 tonnellate ciascuno e « per quelli delle altre merci effettuati a carro completo, i prezzi « suddetti vanno diminuiti del 2 per cento.

« A tutti i prezzi anzidetti relativi alla piccola velocità sarà « da aggiungersi:

« *a*) la soprattassa di stazione di L. 0.10 per tonnellata, col « minimo di cent. 5 per spedizione;

« *b*) la soprattassa per i trasporti percorrenti non oltre « 26 Km. sulle linee esercitate dalle Ferrovie dello Stato di cui « l'art. 68 bis delle tariffe;

« *c*) il diritto fisso di L. 1.0815 a tonnellata, salvo la ecce- « zione di cui all'art. 6 per le spedizioni a P. V. di sale a carro « completo o da considerarsi come tale ».

« Per i trasporti in servizio cumulativo la misura delle soprat- « tasse di cui *sub a*) e *b*) è ridotta alla metà, col minimo di 5 cen- « tesimi ».

B) *Linee in esercizio speciale.*

16. — La soprattassa per le brevi percorrenze e quella di stazione sono applicabili anche ai trasporti in servizio locale delle linee Desenzano-Desenzano Lago, Saline di Volterra-Volterra, Cerignola-Cerignola Città e Complementari Sicule.

Per i trasporti fra le linee stesse e la Rete dello Stato le dette soprattasse si applicano una sola volta nella loro integrità, cumulando, agli effetti della soprattassa per le brevi percorrenze, i due percorsi.

In conseguenza di ciò, e tenuto conto pure dell'aumento del 2 per cento da applicarsi sulle tasse dei trasporti a piccola velocità non effettuati o non tassati a carro completo, nelle pubblicazioni riguardanti le linee suddette devono essere fatte le aggiunte e modificazioni appresso indicate.

17. *Tariffe e Condizioni pei trasporti sulla linea Saline di Volterra-Volterra.* — L'intestazione del punto 4 del Capo I va così modificata: « *Tasse accessorie - Soprattasse* ».

In fine al detto punto 4 va aggiunto quanto segue:

« Sono pure applicabili, nei casi e nella misura stabiliti dalle « citate « Tariffe e Condizioni », la soprattassa per le brevi percor- « renze e la soprattassa di stazione.

« Per i trasporti da oltre e per oltre Saline di Volterra le « soprattasse stesse si applicano una sola volta nella loro integrità, « cumulando, agli effetti della soprattassa per le brevi percorrenze, i due percorsi.

« Nei riguardi di quest'ultima soprattassa, i trasporti di merci « in servizio locale della linea Saline di Volterra-Volterra si inten- « dono effettuati esclusivamente a piccola velocità ordinaria ».

18. *Allegato all'Ordine di Servizio N.* 302-1911 (*linea Cerignola-Cerignola Città*). — I prezzi di L. 0.109 e L. 0.106 per quintale indivisibile, relativi alle merci a piccola velocità, vanno sostituiti, rispettivamente, con quelli di L. 0.111 e L. 0.108. Di fianco, poi, ai detti nuovi prezzi è da esporsi il richiamo (1) alla

seguente nota, da riportarsi a piè del prospetto dei prezzi pel trasporto del numerario, carte-valori, ecc.:

« (1) Per i trasporti effettuati o tassati a carro completo, questi « prezzi vanno diminuiti del 2 per cento ».

La pagina 4 (tasse pel trasporto dei veicoli) è sostituita da quella allegata al presente Ordine di Servizio.

19. *Allegato C all'Ordine di Servizio N. 249-1912* (*Linee Complementari Sicule*). — In fine al primo capoverso del punto I sono da aggiungere le parole seguenti:

« alle soprattasse stabilite dagli articoli 68 bis e 108 bis « delle tariffe e condizioni pei trasporti ».

Eguale aggiunta è da farsi in fine al quarto capoverso del comma *c*) del punto II.

Inoltre, dopo il decimo capoverso del detto comma *c*) va aggiunto il seguente:

« Le soprattasse previste dagli art. 68 bis e 108 bis delle ta- « riffe e condizioni pei trasporti, sono da applicarsi una sola volta, « cumulando, agli effetti della soprattassa per i brevi percorsi, le distanze delle linee a sezione ridotta con quelle della Rete principale ».

C) *Servizi cumulativi ferroviari-marittimi.*

20. *Servizio cumulativo con la Libia.* — Con la 2ª Appendice si sono ristampate completamente la nomenclatura e classificazione delle merci e la tariffa, nei cui prezzi sono stati inclusi tutti gli aumenti e le soprattasse del presente Ordine di Servizio.

Per conseguenza, per i trasporti effettuati in base a questo servizio, non deve essere fatta alcuna esazione suppletiva.

Il numero delle classi del servizio cumulativo è stato portato da 54 a 61.

Si richiama l'attenzione sulle annotazioni che figurano a piè dei nuovi prospetti dei prezzi della tariffa, per effetto delle quali i prezzi stessi vanno aumentati per i trasporti in transito a Napoli, e diminuiti per i trasporti in transito ad Ancona, Bari, Brindisi e Venezia, degli importi indicati, per ciascuna classe, nelle annotazioni medesime.

21. *Servizio cumulativo con la Società Veneziana di navigazione a vapore.* — Col 2° supplemento si sono ristampati completamente la nomenclatura e classificazione delle merci ed i prospetti di tutte le tariffe (1, 1 bis, 2, 2 bis, 3, 3 bis 4, 4 bis), nei cui prezzi sono stati, pure, compresi tutti gli aumenti e le soprattasse del presente Ordine di Servizio.

Anche per i trasporti effettuati in base a questo servizio non deve essere fatta, pertanto, alcuna esazione suppletiva, all'infuori delle soprattasse di cui il *foglio di modificazioni* in data 2 maggio 1911.

Il numero delle classi del servizio cumulativo in questione è stato portato a 30 in luogo di 20.

22. *Servizio cumulativo ferroviario-marittimo degli oggetti e merci in colli di non oltre* 30 *Kg.* — Con la 1ª Appendice è stato ristampato il prospetto dei prezzi della tariffa, includendo nei medesimi la soprattassa di stazione e l'aumento del 6 per mille.

23. *Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con gli scali esteri di Corfù, Costantinopoli, Odessa, ecc.* — Per i trasporti effettuati in base a questo servizio, dovranno essere applicati, in via suppletiva, la soprattassa di stazione e l'aumento del 6 per mille e, quando del caso, anche la soprattassa per i trasporti a brevi percorsi e l'aumento del 2 per cento.

24. *Servizio cumulativo con la Sardegna.* — Come risulta dall'art. 25 del Capo III della parte seconda della nuova edizione, tutti i provvedimenti di tariffa del presente Ordine di Servizio avranno effetto anche pei trasporti eseguiti in base al servizio cumulativo in questione.

Per il fatto, poi, che, per le spedizioni in servizio cumulativo con la Sardegna, i prezzi sulla percorrenza ferroviaria si applicano cumulando le distanze delle Ferrovie dello Stato con quelle delle Ferrovie Sarde, mentre i menzionati provvedimenti riguardano soltanto la Rete dello Stato, gli attuali prezzi dei due prontuari delle tariffe a grande velocità e delle classi speciali a piccola velocità, sono stati sostituiti con prezzi medi chilometrici, eliminando dal primo dei detti prontuari la colonna riguardante il numerario, le carte-valori e gli oggetti preziosi, perchè il relativo prezzo di trasporto è a base fissa.

Le stazioni dovranno quindi trovare il prezzo medio chilometrico corrispondente alla distanza totale ferroviaria e moltiplicarlo per i chilometri del percorso sulle Ferrovie dello Stato e sulle Ferrovie Sarde, aggiungendo alla quota così ottenuta per la Rete dello Stato, prima l'aumento del 2 per cento e poi quello del 6 per mille, per i trasporti a piccola velocità senza condizione di peso e soltanto l'aumento del 6 per mille per tutti i trasporti a grande velocità e per quelli a piccola velocità con condizione di peso, e ciò mediante l'uso della tabella che costituisce l'allegato N. 7 alla nuova edizione.

La tabella comprende gli importi già calcolati fino al prezzo di lire 150.50 per l'aumento del 2 per cento e di lire 150.99 per l'aumento del 6 per mille: per ottenere gli aumenti dovuti per importi superiori, si sommerà la cifra corrispondente a lire 150 con quella indicata per la frazione eccedente.

Resta inteso che, per i trasporti a piccola velocità con condizione di peso, dovrà pure essere riscossa, quando il percorso sulla Rete dello Stato non è superiore a 26 chilometri, la soprattassa per le brevi percorrenze: per tutti i trasporti, infine, tanto a grande quanto a piccola velocità, è anche da computarsi la soprattassa di stazione.

L'aumento del 6 per mille non è da applicarsi soltanto sulle tasse di porto propriamente dette, ma sul totale della quota di trasporto spettante alle Ferrovie dello Stato, compresi, cioè, i diritti fissi, le nuove soprattasse e tutte le tasse accessorie.

L'aumento stesso è pure da computarsi sui noli marittimi relativi alle linee di navigazione esercitate dallo Stato.

Si avverte che, fino a nuovo avviso, per le spedizioni in servizio cumulativo con la Sardegna, i mittenti potranno continuare a presentare gli ordinari documenti di trasporto, in luogo di quelli che costituiscono gli allegati *A*, *B* e *C* alla nuova edizione della tariffa.

Nell'allegato *B* al presente Ordine di Servizio sono esposti alcuni esempi di tassazione.

25. *Decorrenza dei provvedimenti.* — Tutte le disposizioni del presente Ordine di Servizio, riguardanti i trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria, si incominceranno ad applicare ai trasporti pei quali sia stata rilasciata al

mittente la ricevuta di spedizione con la data del giorno 1° novembre prossimo.

Qualora, poi, il documento di trasporto fosse stato compilato con la data del 31 ottobre corrente, od anteriormente, e la ricevuta di spedizione fosse stata rilasciata il 1° novembre o in un giorno successivo, le stazioni dovranno far cenno di ciò nel documento medesimo.

Le disposizioni di cui trattasi avranno pure effetto per quei trasporti che, in seguito a modificazione del relativo contratto, fossero rispediti d'ufficio (Art. 108 delle tariffe) il 1° novembre od in giorni successivi, avvertendo però che l'aumento del 2 per cento e quello del 6 per mille, saranno da gravarsi soltanto sugli importi relativi alla rispedizione.

26. *Prontuari dei prezzi fatti.* — E' stato ristampato il prontuario dei prezzi fatti per unità di tariffa e per chilometro della tariffa speciale N. 75 piccola velocità ed è stata pubblicata la 1ª appendice a ciascuno dei due prontuari dei prezzi fatti per unità di tariffa e per chilometro delle tariffe speciali, locali ed eccezionali a piccola velocità, edizioni settembre 1900 e 1° agosto 1903.

E' stato poi provveduto alla pubblicazione di un prontuario dei prezzi fatti della tariffa speciale interna sicula N. 75 piccola velocità e della 1ª appendice al prontuario dei prezzi fatti per unità di tariffa e per chilometro delle tariffe speciali e locali a piccola velocità in servizio interno fra tutte le linee del Compartimento di Palermo, edizione luglio 1909.

CAPO IV.

SERVIZI INTERNAZIONALI.

27. *Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine.* — Questo elenco annulla e sostituisce il fascicolo 1 della Parte II *B*, edizione 1° settembre 1913, e tutte le disposizioni emanate con precedenti Ordini di Servizio. L'elenco comprende

anche, oltre le distanze pei servizi diretti contenute nell'edizione del 1913, quelle pel servizio italo-ungherese, via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ -Fiume; e perciò restano completamente annullate, nella tariffa italo-ungherese, edizione 1° novembre 1901, le pagine da 21 a 25.

28. *Prezzi applicabili sulla percorrenza italiana ai trasporti effettuati in servizio internazionale.* — Tali prezzi annullano e sostituiscono quelli contenuti nel fascicolo 2 della Parte II *B*, edizione 1° novembre 1911, nei quattro supplementi finora pubblicati, nonchè quelli successivamente attuati con Ordini di Servizio. La nuova pubblicazione comprende pure i prezzi relativi al servizio italo-francese (con la P. L. M.) e quelli relativi al servizio italo-ungherese, via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ -Fiume.

Per conseguenza, restano completamente annullate:

nella tariffa italo-francese (P. L. M.), edizione 1° gennaio 1907, le pagine 25, 139 a 220;

nella tariffa italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ -Fiume, edizione 1° novembre 1901, le pagine da 27 a 41.

A differenza del fascicolo 2 del novembre 1911, che aveva una parte generale a tutti i servizi e parti speciali (tariffe eccezionali) per ciascun servizio diretto, il nuovo non contiene più queste ultime parti speciali, ogni tariffa eccezionale portando ora le indicazioni necessarie per tutti i servizi diretti, cui la tariffa stessa risulta ammessa.

I nuovi prezzi comprendono:

a) la soprattassa per i trasporti a carro completo a piccola velocità ordinaria per brevi distanze (fino a 26 Km.), nella misura prevista pel servizio internazionale, cioè ridotta alla metà di quella pel servizio interno;

b) l'aumento del 2 per cento sulle tasse dei trasporti a piccola velocità ordinaria, effettuati in partite senza vincolo di peso;

c) l'aumento del 6 per mille, di cui la legge N. 641 del 19 giugno 1913.

La soprattassa di stazione dovrà invece essere riscossa, od applicata separatamente, dalle stazioni nella misura indicata al punto 3 delle Avvertenze contenute a pagina 5 del fascicolo 2.

29. *Aumento del 6 per mille.* — Nei prezzi delle tariffe citate ai progressivi numeri da 13 a 25, è compreso l'aumento del 6 per mille.

30. *Decorrenza dei provvedimenti.* — Con successivi Ordini di Servizio, saranno indicate le date, dalle quali i nuovi prezzi troveranno completa applicazione nei singoli servizi diretti, avvertendo che i prezzi stessi varranno completamente dal 1° novembre prossimo soltanto per il servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

Pertanto, a partire dal 1° novembre e fino al momento in cui i nuovi fascicoli 1 e 2 della Parte II *B* verranno attuati anche dalle ferrovie estere, s'intende che restano in vigore gli *istradamenti* portati dal fascicolo 1, edizione 1° settembre 1913.

Per la *tassazione* dei trasporti in servizio diretto, le norme provvisorie da seguire a partire dal 1° novembre saranno le seguenti:

A) - *Trasporti in partenza dall'Italia.*

Pei trasporti in *affrancato* che si tassano in base ai prezzi dei prontuari chilometrici, si applicheranno i prezzi contenuti nel *nuovo* fascicolo 2°, computati sulla distanza indicata nel *vecchio* fascicolo 1°.

Pei trasporti in *affrancato* da tassarsi invece con prezzi fatti per stazione, si dovranno applicare i prezzi del *vecchio fascicolo 2°*, aumentandoli del 6 per mille e, ove si tratti di trasporti in partite senza vincolo di peso, anche del 2%.

Pei trasporti a vagone completo da Luino stazione si applicheranno, via Pino, i nuovi prezzi del fascicolo 2°.

B) - *Trasporti provenienti dall'estero.*

Pei trasporti *in affrancato,* le stazioni rispetteranno i prezzi esposti.

Per quelli *in assegnato*, computeranno i relativi prezzi, in base a quanto è detto al punto *A*), correggendo le tasse esposte in partenza.

In altri termini, i nuovi provvedimenti di tariffa avranno per ora effetto nei soli trasporti in servizio diretto internazionale, pei quali le tasse si esigono in Italia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all' Ordine di Servizio N. 339-1914.*

Sostituisce la 4ª pagina dell'Allegato all'Ordine di Servizio N. 302-1911.

Tasse pel trasporto dei veicoli.

QUALITÁ		Grande velocità – Prezzo per veicolo	Grande velocità – Diritto fisso per veicolo	Piccola velocità – Prezzo per veicolo	Piccola velocità – Diritto fisso per veicolo
Veicoli da tramvia, omnibus, diligenze, breaks e simili vetture pesanti, con più di due sedili oltre a quello del conduttore (*d*) . . . . L.		4.872	3.48	2.884	2.06
Carrozze a quattro ruote con uno o due sedili oltre a quello del conduttore, furgoni con coupè e carri funebri.	Per 1 veicolo . . . . »	3.654	3.48	2.5740 (1)	2.06
	» 2 veic. car. nello stesso vag. »	2.842	3.48	1.8385 (1)	2.06
	» 3 » » » »	2.436	3.48	1.4708 (1)	2.06
Carrozze a due ruote con uno o due sedili.	Per 1 veicolo . . . . »	3.248	3.48	2.2063 (1)	2.06
	» 2 veic. car. nello stesso vag. »	2.436	3.48	1.4708 (1)	2.06
	» 3 » » » »	2.03	3.48	1.1031 (1)	2.06
Furgoni da merci senza coupè, carri a 4 ruote per uso stradale e rurale, scale Porta a 4 ruote e pompe a mano a 4 ruote.	Per 1 veicolo . . . . »	3.248	2.32	2.2063 (1)	1.545
	» 2 veic. car. nello stesso vag. »	2.436	2.32	1.4708 (1)	1.545
	» 3 » » » »	2.03	2.32	1.1031 (1)	1.545
Biroccini, sedioli, vagonetti da sterro e carri a due ruote per uso stradale e rurale, scale Porta e pompe a mano a 2due ruote (*d*)	Per 1 veicolo . . . . »	2.842	2.32	1.8385 (1)	1.545
	» 2 veic. car. nello stesso vag. »	2.03	2.32	1.1031 (1)	1.545
	» 3 » » » »	1.624	2.32	0.8825 (1)	1.545
Carrozze e vagoni per ferrovie e tramvia	Circolanti sulle proprie ruote . . . . »	2.436	—	1.442	—
Locomotive fino a 24 tonnellate .		8.932	—	6.489	—
Id. oltre 24 id. .		13.804	—	10.094	—
Tenders separati . . . . . ,		5.684	—	3.605	—
Gru ferroviarie montate o smontate, circolanti sulle proprie ruote (*e*). . . . . »		—	—	2.163	—

(1) Per i trasporti che richiedono l'uso di uno o più carri questi prezzi vanno diminuiti del 2 per cento.

AVVERTENZE — *a*) Il diritto fisso comprende il carico, lo scarico e la spesa di stazione.

b) La prima untura delle locomotive, tenders, carrozze e vagoni si fa a cura e spese del mittente; può anche farsi in partenza dall'Amministrazione, contro il rimborso della relativa spesa.

c) Le locomotive caricate sui vagoni si trasportano a grande velocità od a piccola velocità con l'applicazione delle tariffe rispettive.

d) Sotto la voce veicoli da tramvia devono intendersi comprese non solo le vetture per passeggieri, ma ogni specie di veicoli chiusi ed aperti per merci, bagagli, ecc., e sotto la voce vagonetti da sterro, quelli che per la loro struttura non possono servire ad altro uso che ai trasporti per sterramento.

e) Per le gru ferroviarie, montate o smontate, circolanti sulle proprie ruote e spedite a piccola velocità, si applica inoltre la tassa di L. 1.8025 per vagone, qualora il trasporto (da ammettersi soltanto a piccola velocità) esiga l'aggiunta di vagoni di scorta.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 339-1914.*

Esempi di tassazione per trasporti di numerario e merci in servizio cumulativo con la Sardegna.

NUMERARIO.

1° *L. 1700, pesanti Kg. 5,200 da Terni a Torralba, transiti Civitavecchia-Golfo Aranci.*

Percorrenza:	Terni-Civitavecchia	Km.	193
	Civitavecchia-Golfo Aranci	»	—
	Golfo Aranci-Torralba	»	115
	Totale	Km.	308

Tassazione:	Percorso Ferrovie Stato L. 0.0017 × 193 × 4	L.	1.32
	Percorso Ferrovie Sarde L. 0.0017 × 115 × 4	»	0.78
	Percorso marittimo L. 1.05 × 4	»	4.20
	Soprattassa di stazione	»	0.05
	Aumento del 6 per mille sulla quota di L. 5.55 (tassa di porto ferroviaria, soprattassa di stazione e nolo marittimo) spettante alle Ferrovie dello Stato . .	»	0.05
	Tassa e soprattassa di bollo	»	0.10
	Totale	L.	6.50

GRANDE VELOCITÀ.

2° *Pacchi ferroviari — Spedizione di un collo effetti d'uso Kg. 15, con domanda di tariffa speciale da Poppi a Tinnura, transiti Arezzo-Civitavecchia-Golfo Aranci-Macomer.*

Percorrenza: Arezzo-Civitavecchia Km. 310.

Tassazione: Percorso Società Veneta . . . . L. 0.45
» Ferrovie Stato . . . . » 1.30
» Marittimo . . . . » 0.90
Ferrovie Sarde { Comp. Reale . . . . . . » 0.90
Secondarie . . . . » 0.70
Trasborto a Macomer . . . . » 0.10
Soprattassa di stazione . . . . » 0.05
Aumento del 6 per mille sulla quota di lire 2.25 (tassa di porto ferroviaria, soprattassa di stazione e nolo marittimo) spett nte alle Ferrovie dello Stato . . . » 0.05
Tassa e soprattassa di bollo . . . . » 0.10

Totale L. 4.55

3° *Messaggerie e merci — Spedizione di 3 balle di lana lavata di Kg.* 144, *con domanda di tariffa speciale, da Siena a Iglesias; transiti Livorno-Cagliari, facoltativi, chiesti dal mittente.*

Percorrenza: Siena-Livorno San Marco . . . . Km. 130
Livorno-Cagliari . . . . » —
Cagliari-Iglesias . . . . » 55

Totale Km. 185

Tassazione: Percorso ferroviario. Tariffa speciale 2 *A*, voluminosa. Prezzo medio chilometrico corrispondente alla distanza totale ferroviaria L. 0.4260.

Ferrovie Stato: L. 0.4260 × 130 = 55.38
L. 55.38 + 27.69 = 83.07; L. 83.07 × 0.150 L. 12.48
Soprattassa di stazione . . . . » 0.05

Ferrovie Reali Sarde: L. 0.4260 × 55 = 23.43
L. 23.43 + 11.715 = 35.145; L. 35.145 × 0.150 . L. 5.27
Percorso marittimo. Parte I, classe 3ª, voluminosa (partite sotto i 1000 Kg. di peso)
L. 26.01 + 13.005 = 39.015; L. 35.015 × 0.150 » 5.90
Aumento del 6 per mille sulla quota di L. 12.53 (tassa di porto e soprattassa di stazione) spettante alle Ferrovie dello Stato . . . . . » 0.10
Tassa e soprattassa di bollo . . . . » 0.10

Totale L. 23.90

Piccola Velocità.

4° *Spedizioni di 8 casse miele puro Kg. 350, con domanda di tariffa speciale, da Fraigas a Pescara, transiti Golfo Aranci-Civitavecchia.*

Percorrenza: Fraigas-Golfo Aranci . . . . Km. 89
Golfo Aranci-Civitavecchia . . . . . . » —
Civitavecchia-Pescara . . . . » 320

Totale Km. 409

Tassazione: Percorso ferroviario. Classe speciale 2.
Prezzo medio chilometrico corrispondente alla distanza totale ferroviaria L. 0.1297.

Ferrovie Reali Sarde: Porto 0.1297 × 89 × 0.350 . . . L. 4.05
Diritto fisso 1.53 × 0.350 . . . . » 0.54

Ferrovie Stato: Porto 0.1297 × 320 × 0.350 . . . . . . » 14.52
Diritto fisso 1.53 × 0.350 . . . . » 0.54

Soprattassa di stazione: L. 0.05 × 0.350 = L. 0.0175.
Si applica il minimo di . . . . L. 0.05
Percorso marittimo. Parte I, classe 3 (partite sotto 1000 Kg. di peso) 15.91 × 0.350 » 5.60
Aumento del 2 per cento sulla tassa di porto di L. 14.52 spettante alle Ferrovie dello Stato . . . . » 0.30
Aumento del 6 per mille sulla quota di lire 21.01 (tassa di porto ferroviaria, diritto fisso, soprattassa di stazione e nolo marittimo) spettante alle Ferrovie dello Stato . . . . » 0.15
Tassa e soprattassa di bollo . . . . . . » 0.10

Totale L. 25.85

5° *Spedizione di filati di cotone Kg. 2400 e pelli conciate Kg. 3600, con domanda di tariffa speciale, da Sampierdarena a Bosa, transiti Genova-Porto Torres-Macomer.*

Percorrenza: Sampierdarena-Genova . . . . Km. 9
Genova-Porto Torres . . . . » —
Porto Torres-Bosa . . . . » 174

Totale Km. 183

Tassazione: Percorso ferroviario. Classe speciale 11 per tutto il peso, essendo le due merci ascritte alla medesima classe speciale con condizione di peso. Prezzo medio chilometrico corrispondente alla distanza totale ferroviaria L. 0.0983.

Ferrovie Stato: Porto 0.0983 × 9 × 6	L.	5.31
Diritto fisso 1.02 × 6.	»	6.12
Soprattassa per le brevi percorrenze 0.18 × 6	L.	1.10
Soprattassa di stazione 0.05 × 6	»	0.30
Ferrovie Sarde (Reali e Second.): Porto 0.0983 × 174 × 6	»	102.63
Diritto fisso 1.02 × 2 × 6	»	12.24
Percorso marittimo. Filati di cotone. Parte I, classe 3 (partite di 1000 o più chilogrammi di peso) L. 22.05 × 2.4 . . .	»	52.92
Pelli conciate: Parte I, classe 4 (partite di 1000 o più chilogrammi di peso) lire 12.24 × 3.6	»	44.08
Aumento del 6 per mille sulla quota di lire 12.83 (tassa di porto, diritto fisso, soprattassa per le brevi percorrenze e soprattassa di stazione), spettante alle Ferrovie dello Stato	»	0.10
Tassa e soprattassa di bollo	»	0.10
	Totale L.	224.90

Ordine di Servizio N. 340. (C.).

Servizio cumulativo con la Ferrovia Monza-Molteno e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 310 1914).

Dal ricevimento del presente, le tasse minime per spedizione per i trasporti in servizio cumulativo con la Ferrovia Monza Moltena e diramazione Renate Veduggio-Romanò Fornaci dovranno essere applicate, per il percorso sulla detta Ferrovia, per intero anzichè per metà.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 341. (M.).

Concessione speciale X. - Bagagli ed effetti degli emigranti diretti a Napoli per l'imbarco.

A pag. 67 - del volume *Concessioni speciali e relative tariffe* si dovrà aggiungere il richiamo (1) a seguito della parola *Napoli* al punto 2° e modificare come appresso l'annotazione in calce:

« (1) - Agli emigranti che debbono imbarcarsi a *Genova* ed a *Napoli* è fatto obbligo di indirizzare i loro bagagli ed effetti anche se spediti come merce a G. V. esclusivamente e rispettivamente allo scalo di *S. Limbania* (*magazzino D*) - *Ponte Federico Guglielmo e Napoli Molo Trapezoidale.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21 e 22.

Ordine di Servizio N. 342. (M.).

Apertura all'esercizio della fermata di Cologne.

Dal giorno 1° novembre 1914 viene aperta all'esercizio, sulla linea Bergamo-Rovato, la fermata di Cologne al Km. 47 + 771,73 fra le stazioni di Palazzolo sull'Oglio e di Coccaglio, dalle quali dista rispettivamente m. 4299,25 e m. 3735,20.

La nuova fermata, costituita da una casa cantoniera, trovasi a sinistra della linea nel senso da Bergamo a Rovato e, fino a quando non saranno in funzione gli appositi segnali fissi di protezione, impiantati entrambi a destra dei treni ai quali comandano ed alla distanza dall'asse del fabbricato di m. 772 quello verso Palazzolo e di m. 728 quello verso Coccaglio, alla protezione dei treni, sostanti nella fermata stessa, provvederà il personale di vigilanza.

La fermata di Cologne viene ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed è esercitata, per mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'ordine di servizio N. 160-1909 e modificate con quello N. 174-1913.

La stazione di Palazzolo sull'Oglio resta incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc. e del versamento del relativo importo.

Nel prospetto « Allegato *A* » sono indicate, coi relativi prezzi, le relazioni di corsa semplice e di andata-ritorno, ammesse dalla fermata di Cologne.

Per le aggiunte da praticarsi nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1° luglio 1908) vedasi l'allegato *B* al presente ordine di servizio; quelle da farsi nella Prefazione generale all'orario generale di servizio saranno comprese in detta pubblicazione in corso di stampa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 343-1914.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la casa cantoniera di Cologne

Da	a	BIGLIETTI DI						Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		corsa semplice			andata e ritorno			
o viceversa		I classe	II classe	III classe	I classe	II classe	III classe	
Cologne	Albano S. Alessandro . . .	2.35	1.65	1.10	—	—	—	Palazzolo sull'Oglio
	Bergamo . . .	3.15	2.25	1.45	5.25	3.70	2.40	
	Brescia	2.95	2.05	1.35	4.85	3 40	2.20	
	Calolzio Olginate.	6.25	4.40	2.85	—	—	—	
	Cisano Caprino Bergamasco .	5.30	3.75	2.45	—	—	—	
	Chiuduno . . .	1.40	0.95	0.60	—	—	—	
	Coccaglio . . .	0.50	0.35	0.25	0.80	0.60	0.35	
	Gorlago	1.85	1.30	0.85	—	—	—	
	Grumello del Monte	1.15	0.75	0.50	—	—	—	
	Lecco	7.10	5.—	3.25	—	—	—	
	Maggianico . .	6.75	4.75	3.05	—	—	—	
	Mapello Ambivere.	4.60	3.25	2.10	—	—	—	
	Ospitaletto Bresciano	1.50	1.05	0.65	—	—	—	
	Palazzolo sull'Oglio. . . .	0.60	0.45	0.30	1.05	0.70	0.45	
	Ponte S. Pietro Locate. . . .	4.10	2.90	1.90	—	—	—	
	Pontida	4.95	3.50	2.25	—	—	—	
	Rovato	0.75	0.50	0.35	1.25	0.85	0.55	
	Seriate	2.70	1.90	1.25	—	—	—	
	Vercurago S. Girolamo . . .	6.50	4.55	2.95	—	—	—	

*Allegato **B** all'Ordine di Servizio N. 342-1914.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », si dovrà:

a pag. 33, fra Colli di Monte Bove e Colonnella, inserire:

Cologne (casa cantoniera) /Lecco-Bergamo-Rovato/Milano/ Brescia/39/V(6)/B(6)/

a pag. 126, tabella (38) Lecco-Bergamo-Rovato, fra Palazzolo sull'Oglio e Coccaglio inserire il nome di Cologne, da considerarsi scritto in carattere corsivo, con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Lecco	Km.	59
Maggianico	»	56
Vercurago S. Girolamo	»	54
Calolzio Olginate	»	52
Cisano Caprino Bergamasco	»	44
Pontida	»	41
Mapello Ambivere	»	38
Ponte S. Pietro Locate	»	34
Bergamo	»	26
Seriate	»	22
Albano S. Alessandro	»	19
Gorlago	»	15
Chiuduno	»	11
Grumello del Monte	»	9
Palazzolo sull'Oglio	»	5
Coccaglio	»	4
Rovato	»	6

a pag. 225, fra Colli di Monte Bove e Colonnella (casa cantoniera), inserire:

Cologne (casa cantoniera) /22.97.141.29.15/1303/1317/

Ordine di Servizio N. 343. (M. C. e L.).

Apertura all'esercizio della fermata di S. Andrea.

Dal giorno 26 ottobre 1914 è stata aperta all'esercizio, in via provvisoria, la fermata di S. Andrea al Km. 38 + 300 ed a destra della linea Belluno-Calalzo Pieve di Cadore, fra le stazioni di Perarolo e di Sottocastello Tai, dalle quali dista rispettivamente metri 4244 e 3857.

Sino a che non saranno in funzione gli appositi segnali fissi, alla protezione dei treni sostanti nella detta fermata provvederà il personale di vigilanza.

La fermata di S. Andrea è ammessa al solo servizio viaggiatori bagagli e cani ed è esercitata per mezzo di un guardiano, in base agli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi », pubblicate con l'ordine di servizio N. 160-1909 e modificate con l'Ordine di Servizio N. 174-1913.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno per le stazioni ed ai prezzi indicati nel prospetto allegato *A*.

La stazione di Perarolo rimane incaricata delle scritturazioni dei biglietti, bagagli ecc., e del versamento del relativo importo.

Per le aggiunte da praticarsi nella « Prefazione all'orario generale di servizio (parte II) » e nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° luglio 1908) », vedasi l'allegato *B*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 343-1914.

PREZZO dei biglietti in vendita da e per la fermata di S. Andrea.

Da	a	PREZZO DEI BIGLIETTI									Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		CORSA SEMPLICE						Andata e ritorno			
		Treni promiscui			Treni omnibus						
o viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe	
S. Andrea	Treviso. . .	16.20	11.35	7.40	15.10	10.55	6.80	—	—	—	Perarolo
	Montebelluna.	13.55	9.50	6.20	12.75	8.90	5.75	—	—	—	
	Feltre . . .	9.00	6.30	4.10	8.50	6.00	3.90	—	—	—	
	Belluno. . .	—	—	—	4.85	3.40	2.20	7.15	5.05	3.25	
	Ponte nelle Alpi-Polpet.	—	—	—	3.75	2.65	1.75	—	—	—	
	Faè Fortogna.	—	—	—	2.80	2.00	1.30	—	—	—	
	Longarone Zoldo.	—	—	—	2.45	1.75	1.15	—	—	—	
	Castellavazzo.	—	—	—	2.20	1.55	1.05	3.30	2.30	1.50	
	Ospitale . .	—	—	—	1.60	1.15	0.70	2.40	1.70	1.10	
	Perarolo . .	—	—	—	0.60	0.45	0.30	0.90	0.65	0.40	
	Sottocastello-Tai.	—	—	—	0.50	0.35	0.25	0.75	0.50	0.35	
	Calalzo Pieve di Cadore.	—	—	—	0.85	0.60	0.40	1.30	0.90	0.60	

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 343-1914.*

Nella « Prefazione all'orario generale di servizio (parte seconda) », aggiungere a pagina 23, fra S. Ambrogio e S. Andrea dell'Jonio:

S. Andrea * LB/V/74/

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) »,

— a pagina 82, fra S. Ambrogio e S. Andrea dell'Jonio, inserire:

S. Andrea (casa cantoniera) /Belluno-Calalzo Pieve di Cadore/ Venezia/Belluno/52 *bis*/V(6)/B(6)/.

— a pagina 130, nella tabella (52 *bis*) *Belluno-Calalzo Pieve di Cadore*, fra i nomi di Perarolo e Sottocastello Tai, inserire il nome di *S. Andrea* — da considerarsi scritto in carattere corsivo — con le seguenti distanze:

Belluno	Km.	40
Ponte nelle Alpi Polpet	»	31
Faè Fortognà	»	23
Longarone Zoldo	»	20
Castellavazzo	»	18
Ospitale	»	13
Perarolo	»	5
Sottocastello Tai	»	4
Calalzo Pieve di C.	»	7

— a pagina 233, fra S. Ambrogio e S. Andrea dell'Jonio, inserire:

S. Andrea (casa cantoniera) /162.95.107.141.29.15/1341/1355/.

Ordine di Servizio N. 344. (M. e L.).

Attivazione del doppio binario sul tratto S. Ellero-Rignano sull'Arno.

Dalle ore 12 del giorno 31 ottobre 1914 verrà esteso al tratto S. Ellero-Rignano sull'Arno l'esercizio con doppio binario, ora limitato al tratto Firenze-S. Ellero.

Dalla stessa data il segnale di protezione di S. Ellero, verso Rignano, e quello di Rignano, verso S. Ellero, saranno spostati da destra a sinistra rispetto ai treni cui comandano ed alla distanza dall'asse del corrispondente F. V. di m. 1170 il primo e di m. 701 il secondo.

Le Divisioni interessate provvederanno nella rispettiva competenza per l'attivazione del detto doppio binario.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 *del Compartimento di Firenze.*

Ordine di Servizio N. 345 (M. e C.).

Estensione di servizio nella stazione di Genova Piazza Principe.

La stazione di Genova Piazza Principe, ammessa attualmente al servizio dei viaggiatori, bagagli, cani e merci a G. V., dal 1° novembre 1914 viene pure abilitata al servizio della P. V. Acc., in servizio interno e cumulativo italiano, limitatamente però ai trasporti di bestiame equino da eseguirsi coi treni accelerati.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pag. 44, di fronte al nome di Genova Piazza Principe, si dovrà esporre nella colonna 12 la lettera B col richiamo (7), riportando in calce la seguente annotazione:

(7) Limitatamente ai trasporti di bestiame equino da eseguirsi coi treni accelerati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 346. (C.).

Servizio italo-germanico.

Col 1° novembre 1914 entra in vigore una nuova tariffa eccezionale comprendente unicamente prezzi esteri, applicabili a spedizioni di merci in genere senza condizione di peso, in partenza dalla Germania e destinate agli scali marittimi italiani per oltre mare, in combinazione coi prezzi italiani della tariffa speciale di transito.

Essa verrà distribuita soltanto alle stazioni ed agli Uffici interessati.

Siccome, però, per esigenze delle ferrovie estere la tariffa in parola non potrà essere distribuita che dopo la data di attivazione (1° Novembre), così, per le spedizioni che eventualmente si effettuassero nel frattempo, le ferrovie estere esporranno, sui documenti di trasporto, di fianco ai loro prezzi, la dizione « tassa da rispettarsi », e per conseguenza i transiti e gli scali destinatari si asterranno dal verificare e correggere i prezzi stessi.

Col 16 novembre 1914 per le stazioni di Breslau Ost e Breslau West vengono aggiunti nella tariffa eccezionale N. 31 P. V. pagina 437 della Parte II A) i seguenti prezzi delle serie *e* e *d* pei trasporti di canapa in partite di 5 e 10 tonnellate per vagone.

		e	*d*
Breslau Ost	Chiasso	5.89	3.69
	Pino	5.69	3.57
	Peri	5.19	3.31
	Pontebba	4.68	3.21
Breslau West	Chiasso	5.88	3.68
	Pino	5.68	3.56
	Peri	5.17	3.29
	Pontebba	4.71	3.20

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 347. (P.).

Rappresentanza del personale.

In seguito alla decadenza dal mandato di Delegato della 20ª categoria del personale per la circoscrizione di Venezia del Signor *Dugo* Matteo, ed alla successiva rinuncia al mandato stesso del Delegato supplente — nominato effettivo — Sig. *Sporeni* Dante, si stabilisce, in applicazione dell'art. 24, ultimo capoverso, del Regolamento approvato con Decreto Ministeriale del 20 Maggio 1911, che gli agenti della categoria 20ª appartenenti alla circoscrizione di Venezia, per cumunicare col proprio Rappresentante, abbiano a rivolgersi al Delegato della finitima circoscrizione di Milano, Signor *Calegari* Giovanni - Verificatore - addetto alla Squadra di Rialzo di Milano S.

Distribuito agli agenti della classe 45ª *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 348. (C.).

Trasporti vincolati a dogana indirizzati ai Magazzini Generali di Roma.

Si porta a conoscenza delle stazioni che i Magazzini generali di Roma sono raccordati alla stazione di Roma Trestevere e che essendo forniti di Sezione di Dogana, come è indicato a pag. 25 della I appendice al regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie, sono da accettarsi per la stazione stessa anche i trasporti vincolati a dogana quando siano indirizzati ai detti Magazzini generali.

Annotazione di ciò è da farsi a pag. 232 del citato regola mento ed a pag. 80 del Prontuario generale delle distanze chilometriche.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 349. (C.).

Biglietti circolari italo-svizzeri ed italo-austriaci.

Col presente Ordine di Servizio si comunicano i nuovi prezzi che, in applicazione della Legge 23 luglio 1914 N. 142, vengono assegnati ai biglietti circolari con percorrenza esclusivamente ferroviaria e con percorrenza mista in ferrovia e sui laghi che interessano entrambi anche Amministrazioni estere.

L'Ufficio 2° in Firenze, (*Affari diversi viaggiatori e bagagli*) pei circolari italo-svizzeri, fornirà alle stazioni ed alle Agenzie interessate appositi listini di correzione dei prezzi, e pei circolari in servizio italo-austriaco per il Lago di Garda, provvederà alla loro sostituzione.

Questi ultimi biglietti verranno ristampati mantenendo loro il formato di libretto a tagliandi, ma adottando i colori dei servizi internazionali: *giallo* per la 1ª classe e *verde* per la II classe. Quelli in distribuzione ngli uffici italiani porteranno l'indicazione dell'itinerario per il quale sono valevoli in lettera alfabetica e, fra parentesi, in numero romano; quelli distribuiti dagli uffici delle Ferrovie austriache porteranno tale indicazione in numero romano e, fra parentesi, in lettera alfabetica.

A tutti i suddetti Uffici di vendita viene fornita una nuova edizione bilingue: 1° novembre 1914 - della Tariffa dei biglietti circolari italo-austriaci di cui trattasi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 349-1914.

Biglietti per viaggi circolari italo-svizzeri ed italo-austriaci

A. — Viaggi italo-svizzeri.

N. B. — I percorsi sui laghi: Maggiore, di Como e di Lugano sono indicati in carattere corsivo.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
1	Milano - Como - Chiasso - Lugano - Bellinzona - Locarno, *Locarno - Pallanza - Arona,* Arona - Gallarate - Milano, O VICEVERSA . . .	15	26.05	19.70	—
2	Milano - Como - *Como - Bellagio - Menaggio,* Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano,* Lugano - Bellinzona - Locarno, *Locarno - Pallanza - Arona,* Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, O VICEVERSA	15	32.25	26.30	—
2	Speciale da Alessandria	15	44.90	34.50	—
2	Speciale da Genova P. P.	15	57.50	43.05	—
2	Speciale da Novara	15	33.40	26.90	—
2	Speciale da Torino P. N.	15	53.55	40.35	—
2	Speciale da Torino P. S.	15	52.45	39.60	—
2	Speciale da Venezia	15	85.70	61.85	—
2	Speciale da Vercelli	15	38.10	30.—	—
2 *bis*	Milano - Monza - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Varenna - Menaggio* o *Varenna Menaggio,* Menaggio Porlezza, *Porlezza - Lugano,* Lugano - Bellinzona - Locarno, *Locarno - Pallanza - Arona,* Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, O VICEVERSA	15	32.45	26.—	—

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
2 *bis*	Speciale da Venezia	15	86.10	61.75	—
3	Como - Chiasso - Lugano, *Lugano - Porlezza*, Porlezza - Menaggio, *Menaggio - Bellagio - Como*, o VICEVERSA	15	10.40	9.60	—
4	Milano - Como - Chiasso - Lugano, *Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Stresa - Arona*, Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, o VICEVERSA	15	24.60	19.40	—
4	Speciale da Alessandria	15	37.25	27.65	—
4	Spciela da Genova P. P.	15	49.95	36.20	—
4	Speciale da Novara	15	25.70	20.10	—
4	Speciale da Torino P. N.	15	45.95	33.45	—
4	Speciale da Torino P. S.	15	44.85	32.80	—
4	Speciale da Vercelli	15	30.40	23.10	—
4-*a* (*)	*Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Stresa - Arona*, Arona - Gallarate o Novara - Milano - Como - Chiasso - Lugano, O VICEVERSA	15	24.60	19.40	12.—
5	Milano - Monza - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Varenna - Menaggio*, o *Varenna Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA	15	21.30	16.60	—
5	Speciale da Venezia	15	74.70	52.25	—

(*) I biglietti per questo viaggio sono in distribuzione soltanto in Isvizzera.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
6	Milano - Treviglio - Bergamo - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Varenna - Menaggio* o *Varenna - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, O VICEVERSA . . .	15	25.30	19.35	—
6	Speciale da Venezia	15	73.—	51.10	—
7	Luino - Pino - Bellinzona - Lugano, *Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, O VICEVERSA	15	11.05	9.—	—
8	Milano - Como, *Como - Bellagio - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Cannobbio - Arona*, Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, O VICEVERSA	15	30.75	26.80	—
8	Speciale da Alessandria	15	43.40	34.50	—
8	Speciale da Genova P. P.	15	56.—	43.05	—
8	Speciale da Novara	15	31.90	26.90	—
8	Speciale da Torino P. N.	15	52.05	40.35	—
8	Speciale da Torino P. S.	15	50.95	39.60	—
8	Speciale da Vercelli	15	36.60	30.—	—
8 *bis*	Milano - Monza - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Bellagio* o *Lecco - Varenna - Bellagio* o *Varenna - Bellagio - Tremezzina - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Cannobio - Arona*, Arona - Gallarate - Milano o Arona - Novara - Milano, O VICEVERSA	15	31.65	26.70	—
8 *bis*	Speciale da Venezia	15	85.30	62.45	—

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
9	Milano - Chiasso - Lugano - Bellinzona - Luino - Laveno - Oleggio - Novara (o Bellinzona - Locarno, o Luino, *Locarno* o *Luino - Arona*, Arona - Novara) - Mortara - Alessandria - Novi - Genova - Novi - Voghera - Milano, o Novi - Alessandria - Milano, o VICEVERSA	20	54.20	37.45	—
10	Milano - Como - Chiasso - Lugano - Bellinzona - Luino - Laveno - Gallarate - Milano, o VICEVERSA .	15	24.90	17.15	—
14	Milano - Como, *Como - Bellagio - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA	15	21.—	16.90	—
14 *bis*	Milano - Monza - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Bellagio* o *Lecco - Varenna - Bellagio* o *Varenna - Bellagio*, *Bellagio - Tremezzina - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA	15	22.—	17.30	—
14 *bis*	Speciale da Venezia	15	75.40	52.95	—
15 (*)	Milano - Lecco - Bellano - Colico - Sondrio - Poschiavo - Pontresina - St. Moritz - Maloia - Chiavenna - Colico o Perledo Varenna, *Colico* o *Varenna - Como*, Como - Milano, o VICEVERSA	30	66.90	17.15	—
18	Milano - Gallarate - Varese - Porto Ceresio, *Porto Ceresio - Lugano*, Lugano - Chiasso - Como - Milano, o VICEVERSA	15	17.20	12.15	7.85
19	Milano - Gallarate - Varese - Porto Ceresio, *Porto Ceresio - Lugano - Porlezza*, Porlezza - Menaggio, *Menaggio - Como*, Como - Milano, o VICEVERSA	15	22.05	17.75	11.05

(*) I biglietti per questo viaggio circolare si distribuiscono e possono essere usufruiti soltanto nella stagione estiva, cioè dal 15 giugno al 15 settembre.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI		
			I	II	III
19 *bis*	Milano - Lecco o Perledo Varenna, *Lecco - Varenna - Menaggio* o *Varenna - Menaggio*, Menaggio - Porlezza, *Porlezza - Lugano - Porto Ceresio*, Porto Ceresio - Varese - Gallarate - Milano, O VICEVERSA	15	22.70	17.95	11.25
19 *bis*	Speciale da Venezia	15	76.40	53.70	36.30
20	Milano - Gallarate - Varese - Porto Ceresio, *Porto Ceresio - Ponte Tresa*, Ponte Tresa - Luino, *Luino - Arona*, Arona - Gallarate - Milano, O VICEVERSA	15	21.30	16.50	10.55
20 (*)	Basilea - Lucerna - Flüelen - Chiasso - Milano - Arona - Domodossola - Briga - Villeneuve - Losanna - Basilea, O VICEVERSA	45	87.65	61.20	40.50
21	Milano - Gallarate - Varese - Porto Ceresio, *Porto Ceresio - Lugano*, Lugano - Bellinzona - Locarno, *Locarno - Arona*, Arona - Gallarate - Milano, O VICEVERSA . . .	15	26.10	19.65	12.55
22 (*)	Zurigo - Zug - Flüelen - Chiasso - Milano - Arona - Domodossola - Villeneuve - Losanna - Berna - Olten - Zurigo, O VICEVERSA	45	83.10	58.10	38.35
26 (*)	Bellinzona - Locarno, *Locarno - Laveno*, Laveno (Nord) - Varese - Como (Nord), Como (F. S.) - Chiasso - Lugano - Bellinzona, O VICEVERSA	15	17.90	14.35	9.65
27	Milano - Gallarate - Varese, Varese - Ganna - Luino, Luino - Ponte Tresa, *Ponte Tresa - Lugano - Porto Ceresio*, Porto Ceresio - Varese, Varese - Gallarate - Milano, O VICEVERSA	15	16.65	—	8.80

(*) I biglietti per questo viaggio sono in distribuzione soltanto in Isvizzera.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI I	PREZZI II	PREZZI III
27 (*)	Bellinzona - Luino - Novara - Vercelli - Torino - Alessandria - Genova - Novi - Voghera - Milano - Como - Chiasso - Bellinzona, o VICEVERSA	15	69.25	47.45	30.50
28 (*)	Bellinzona - Luino - Novara - Vercelli - Torino - Milano - Como - Chiasso - Bellinzona, o VICEVERSA	15	50.70	34.80	22.45
29 (*)	Bellinzona - Lugano, *Lugano - Porlezza*, Porlezza - Menaggio, *Menaggio - Como*, Como - Chiasso - Bellinzona, o VICEVERSA	15	17.—	14.25	9.05
30 (*)	Locarno - Bellinzona - Chiasso - Milano - Gallarate - Laveno, *Laveno - Isolabella - Locarno*, o VICEVERSA	15	26.85	20.30	13.10
32 (*)	Locarno - Bellinzona - Chiasso - Milano, Milano (Nord) - Varese - Luino, *Luino - Locarno*, o VICEVERSA	15	24.—	17.95	11.90
33 (*)	Basilea - Lucerna - Flüelen - Chiasso - Milano - Arona - Domodossola - Briga - Kandersteg - Spiez - Scherzligen - Berna - Olten - Basilea, o VICEVERSA	45	80.75	56.30	37.25
34 (*)	Zurigo - Thalwil - Zug - Flüelen - Chiasso - Milano - Arona - Domodossola - Briga - Kandersteg - Spiez - Scherzligen - Berna - Olten - Zurigo, o VICEVERSA	45	76.20	53.20	35.15
35 (*)	Berna - Scherzligen - Spiez - Kandersteg - Briga - Domodossola - Baveno o Stresa, *Baveno o Stresa - Laveno - Luino*, Luino - Ponte Tresa, *Ponte Tresa - Lugano*, Lugano - Bellinzona - Flüelen - Lucerna - Berna, o VCEVERSA . . .	45	—	44.75	29.55

(*) I biglietti per questo viaggio sono in distribuzione soltanto in Isvizzera.

Viaggio	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI I	PREZZI II	PREZZI III
36 (*) (F. F. Federali)	Berna - Scherzligen - Spiez - Kandersteg - Briga - Domodossola - Baveno o Stresa, *Baveno o Stresa - Laveno - Locarno,* Locarno - Bellinzona - Flüelen - Lucerna - Berna, o VICEVERSA	45	—	42.—	28.10
36 (*) (Lotschberg)	Interlaken Bhf. - Spiez - Briga - Domodossola - Baveno o Stresa - *Baveno o Stresa - Laveno - Luino,* Luino - Ponte Tresa, *Ponte Tresa - Lugano* - Lugano - Bellinzona - Flüelen - Lucerna - Alpnachstadt - Brünig - Interlaken Bhf., o VICEVERSA	45	—	44.75	28.65

(*) I biglietti per questo viaggio sono in distribuzione soltanto in Isvizzera.

B. — Viaggi italo-austriaci.

N. B. I percorsi sul lago di Garda sono indicati in carattere corsivo.

Viaggio Biglietti dall' Italia	dall' Austria	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI I	II
E (*)	I	Innsbruck - Mori - Riva, *Riva - Desenzano o Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Ala - Innsbruck, o VICEVERSA	15	58.35	44.95
F (*)	II	Bolzano - Mori - Riva, *Riva - Desenzano o Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Ala - Bolzano, o VICEVERSA	10	34.75	27.25
G	III	Verona - Ala - Trento - Mori - Riva, *Riva - Desenzano o Peschiera,* Desenzano o Peschiera Verona, o VICEVERSA	10	25.35	20.25
— (*)	IV	Merano - Bolzano - Mori - Riva, *Riva - Desenzano o Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Ala - Bolzano - Merano, o VICEVERSA	10	40.75	33.25
J	V	Milano - Verona - Ala - Mori - Riva, *Riva - Desenzano o Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Milano, o VICEVERSA	15	45.75	33.90
K	VI	Venezia - Verona - Ala - Mori - Riva, *Riva - Desenzano o Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Venezia, o VICEVERSA	15	45.85	33.85
L (*)	VII	Bolzano - Mori - Riva, *Riva - Desenzano o Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Milano - Verona - Ala - Bolzano, o VICEVERSA . . .	15	60.75	45.10

(*) I biglietti di questo viaggio sono distribuiti soltanto dalle Ferrovie austriache.

Viaggio Biglietti dall' Italia	Viaggio Biglietti dall' Austria	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI I	PREZZI II
M (*)	VIII	Bolzano - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Venezia - Verona - Ala - Bolzano, o VICEVERSA	15	60.85	45.05
N (*)	IX	Merano Bolzano - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Milano - Verona - Ala - Bolzano - Merano, o VICEVERSA	15	66.75	51.10
O (*)	X	Merano Bolzano - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Venezia - Verona - Ala - Bolzano - Merano, o VICEVERSA	15	66.85	51.05
P	XI	Milano - Verona - Ala - Trento - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Milano, o VICEVERSA	15	51.85	38.10
R (*)	XII	Trento - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Venezia - Verona - Ala - Trento, o VICEVERSA .	15	51.45	38.05
S (*)	XIII	Rovereto - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Ala - Rovereto, o VICEVERSA	10	20.65	16.65
T (*)	XIV	Rovereto - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Milano - Verona - Ala - Rovereto, o VICEVERSA	15	46.65	34.50
U (*)	XV	Rovereto - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Venezia - Verona - Ala - Rovereto, o VICEVERSA	15	46.75	34.45

(*) I biglietti per questo viaggio sono distribuiti soltanto dalle Ferrovie austriache.

Viaggio Biglietti dall' Italia	Viaggio Biglietti dall' Austria	ITINERARIO	Validità giorni	PREZZI I	PREZZI II
V	XVI	Verona - Ala - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona, o VICEVERSA	10	19.75	16.05
W	XVII	Venezia - Mestre - Bassano - Tezze - Trento - Mori - Riva, *Riva - Desenzano* o *Peschiera,* Desenzano o Peschiera - Verona - Venezia, o VICEVERSA	15	49.—	35.75

Circolare N. 97. (L. V. T. M. A.)

Lavori e forniture pel servizio di estinzione incendi.

(Vedi Ordine Generale N. 22-1912).

Si dispone che, d'ora innanzi, tutte le proposte di lavori e di nuove forniture di mezzi d'opera e di attrezzi pel servizio di estinzione incendi vengano, dalle Divisioni interessate, passate a quelle dei Lavori, le quali — dopo gli accertamenti del caso — le avanzeranno al proprio Servizio, cui spetta prendere le decisioni ed i provvedimenti relativi, a norma dell'Ordine Generale N. 22-1912.

Contemporaneamente alla trasmissione delle proposte in parola alla Divisione dei Lavori, le Divisioni proponenti dovranno informarne anche il Servizio dal quale dipendono.

Per detti lavori e forniture i Servizi Centrali che non hanno Divisione Compartimentale faranno direttamente le proposte del caso al Servizio Lavori.

Per quanto riguarda la richiesta dei materiali pel servizio di estinzione incendi valgono le norme pubblicate con gli Ordini di Servizio N. 348 e 369 - 1913.

Le cariche occorrenti per gli estintori chimici dovranno invece essere acquistate direttamente dagli Uffici interessati, anche per le località dipendenti, con il proprio fondo scorta o con i fondi delle stazioni.

Per gli impianti fissi pel servizio acqua, i quali — oltre che l'estinzione incendi — interessassero anche altri servizi, come, ad esempio, quelli per la rifornitura delle locomotive, quelli di pulizia, la fornitura dell'acqua nelle carrozze ecc., il Servizio Lavori dovrà prendere, secondo l'importanza degli impianti, gli opportuni accordi con gli altri Servizi interessati, ove non si tratti di cosa di competenza dei Comitati di Esercizio.

Circolare N. 98. (C.).

Macchine " Regina " nella biglietteria della stazione di Milano.

(Vedi Circolare N. 28-1914).

Si avverte che, col 1° novembre 1914, anche i biglietti distribuiti nella stazione di Milano Centrale Est con le macchine « Regina » comprenderanno, nel prezzo stampato, gli aumenti di tariffa approvati con la legge 23 luglio 1914, N. 742.

Quelli per viaggi di andata e ritorno porteranno sulla sezione di ritorno la leggenda « *ritorno anche con diretti ammessi orario* », in luogo della dicitura indicata con la Circolare N. 28 — 1914.

Aggiungesi inoltre che, a partire dalla data suddetta, tutti i biglietti che hanno subìto i precitati aumenti di tariffa in distribuzione con le macchine « Regina » non avranno la stella con la quale, invece, saranno contraddistinti quelli di nuova ristampa in vendita dalle stazioni e dalle Agenzie.

S'interessa, pertanto, il personale delle stazioni e di controlleria ai treni a prendere buona nota di quanto sopra, affinchè il servizio abbia a procedere senza inconvenienti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 99. (C. M.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270 e Circolare N. 93 del 1914).

Si avverte che il permesso di esportazione dei *cascami di cotone*, di cui al telegramma indirizzo VI N. M. 5/12/6046 del 19 settembre ed alla Circolare N. 88 — 1914, verrà a cessare, per disposizione del Ministero delle Finanze, col 31 ottobre corrente.

Notificasi inoltre che i trasporti di patate non devono accettarsi per l'estero se dai mittenti non vengono presentati appositi certificati delle dogane indicanti il permesso di esportazione ed il transito di confine per il quale devono uscire dal Regno.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22

Circolare N. 100. (C.).

Apertura dell'agenzia di città di Nicastro.

(Vedi Circolare N. 34-1914).

Il giorno 1° novembre 1914 verrà aperta all'esercizio l'agenzia di città in Nicastro ed istituito, con la stessa data, il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio tra quel comune e la stazione omonima.

Per conseguenza nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio - edizione 1912 », dovranno introdursi le aggiunte indicate nell'unito prospetto, e nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche - edizione 1908 », si dovranno aggiungere le lettere « G. P. » nella colonna 14 della pag. 62, di fianco al nome della stazione medesima.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Allegato alla Circol.• N. 100-914.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio”

(Edizione 1912)

A pag. 24 tra le stazioni di Nervi e Nizza Monferrato, aggiungere quanto appresso:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Nicastro.	0.15	—	0.20	0.10	0.60	0.90	0.50	0.50	0.80	0.25	0.30	

Circolare N. 21v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazione della rete alle ore 17 del giorno 15 novembre 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare, così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARROZZE.

AI$^{CR}_{Z}$ N. 19.001; 19.003; 19.006.

CARRI.

F N. 174.819 a 174.821; 175.654; 175.662 a 175.664; 178.804 a 178.806; 178.821 a 178.823; 178.828 a 178.830.

L N. 475.638 a 475.640; 475.650 a 475.652; 475.662 a 475.664; 475.681 a 475.684; 475.840 a 475.842; 475.855 a 475.857; 476.018 a 476.020; 476.027 a 476.029; 476.040 a 476.043; 476.225 a 476.227; 476.235 a 476.237; 476.247 a 476.249; 476.250 a 476.252; 476.262 a 476.264; 476.270 a 476.272;

476.283 a 476.285; 476.292 a 476.294; 476.400 a 476.403; 476.412 a 476.414; 476.483 a 476.485; 476.491 a 476.493; 476.499; 479.181 a 479.183; 479.193 a 479.195; 479.350 a 479.352; 479.370 a 479.372; 479.561 a 479.563; 479.739 a 479.741; 479.945 a 479.947; 479.955 a 479.957; 479.969 a 479.971; 479.992 a 479.994; 480.101 a 480.103; 480.119 a 480.121; 480.130 a 480.132; 480.142 a 480.144; 480.152 a 480.154.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45, ed ai Controllori del materiale.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Errata-corrige

—

Ordine di Servizio N. 290. (Bollettino Ufficiale N. 36-1914).

A pag. 1033, colonna 16, correggere in 10.10 il settimo prezzo erroneamente indicato in 11.10. — A pag. 1035, colonna 7, correggere rispettivamente in 0,70 ed in 0,75 il quartultimo ed il penultimo prezzo indicati per errore tipografico in 7,00 e 7,05.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 45

5 NOVEMBRE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80.

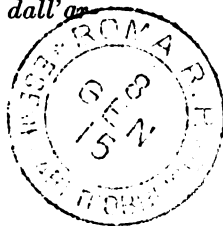
Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. D. *del* 15 *ottobre* 1914, *n.* 1128, *che aumenta dal due al cinque per cento l'addizionale alle imposte dirette stabilita dall'articolo* 2 *della legge* 12 *gennaio* 1909, *n.* 12 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduta la legge 19 luglio 1914, n. 694;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La addizionale alle imposte dirette stabilita dall'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, prorogata con la legge 28 luglio 1911, n. 842, a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, è elevata da due a cinque centesimi per lira, con effetto dal 1° gennaio 1915.

Sono esenti dall'applicazione dell'intera addizionale le quote d'imposta erariale principale, le quali non superino, nel distretto dell'agenzia delle imposte, le L. 10, se riflettono i terreni, e le L. 15 se riguardano i fabbricati; e le quote d'imposta di ricchezza mobile che colpiscono, nel distretto dell'agenzia, i redditi netti della categoria *B* non superiori alle L. 1500, i redditi netti della categoria *C* non superiori alle L. 1667, nonchè i redditi netti della categoria *D* non superiori alle L. 2000.

L'intera addizionale come sopra stabilita è devoluta, dal 1° gennaio 1915, allo Stato.

(1) Pubblicato nella «Gazzetta ufficiale» n. 256 del 26 ottobre 1914.

Art. 2.

A favore dei Comuni e delle Provincie danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, in luogo delle addizionali e delle sopratasse sui trasporti stabilite dagli articoli 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, 1 della legge 27 giugno 1909, n. 411, e 15 della legge 14 luglio 1912, n. 835, modificata dall'art. 5 della legge 8 giugno 1913, n. 631, verrà corrisposta, per il secondo semestre del corrente esercizio 1914-915, la somma di L. 9.100.000 da inscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Il presente decreto sarà comunicato al Parlamento entro il 30 novembre 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 *ottobre* 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — RAVA — RUBINI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

R. D. *del 22 ottobre* 1914, *n.* 1152, *riguardante modificazioni alle leggi sulle tasse di bollo* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduta la legge 19 luglio 1914, n. 694;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono aumentate come appresso le tasse fisse di bollo, di importo non inferiore a L. 0,60, compreso il doppio decimo, che, su tutte indistintamente le carte destinate per gli atti civili, commerciali, amministrativi, giudiziali e stragiudiziali, sui certificati del casellario giudiziale e sui certificati ipotecari si corrispondono in modo virtuale nei casi stabiliti dal titolo V e dagli articoli 63, capoverso e 64 della legge (testo unico) 4 luglio 1897, n. 414:

da L. 0,60	. . . .	a L. 0,65
» » 1,20	. . . .	» » 1,25
» » 1,80	. . . .	» » 1,90
» » 2,40	. . . .	» » 2,50
» » 3,60	. . . .	» » 3,75
» » 4,80	. . . .	» » 5,00

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » N. 256 del 26 ottobre 1914.

Art. 2.

Fino a quando non verranno istituiti i nuovi valori bollati comprensivi dell'aumento portato dall'art. 1, i ricevitori del registro e bollo continueranno a vendere i valori esistenti.

A datare però dall'attuazione del presente decreto e sino a quando non verranno posti in vendita i nuovi valori, il prezzo dei fogli di carta bollata di ordinaria dimensione, d'importo non inferiore a centesimi 60, per atti civili giudiziari ed amministrativi, per certificati ipotecari e per certificati del casellario giudiziale venduti dall'Amministrazione a mezzo dei ricevitori del registro e bollo, e dai conservatori delle ipoteche, è aumentato come all'articolo 1.

Sulla detta carta bollata i ricevitori del registro e bollo ed i conservatori delle ipoteche, prima di effettuarne la vendita ai distributori secondari od al pubblico, apporranno il bollo a calendario dell'ufficio per far constare del detto aumento. Tale bollo verrà in seguito sostituito con un bollo da apporsi dalle Intendenze di finanza o dall'Officina delle carte e valori di Torino con la leggenda « Aumento legge 19 luglio 1914, n. 694 ».

Continuerà invece la vendita delle marche da bollo a tassa fissa da centesimi 50, L. 1, 2, 3 e 4, oltre il doppio decimo e l'addizionale di cui all'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, senza aumento di prezzo. Il complemento di prezzo necessario a raggiungere i maggiori importi stabiliti per detti valori bollati dall'art. 1 del presente decreto dovrà essere soddisfatto mediante impiego di marche a tassa fissa od a tassa graduale da annullarsi nel modo stabilito dall'art. 3.

Art. 3.

La carta bollata a tassa fissa e i moduli stampati su carta libera già bollati allo straordinario che all'attuazione del presente decreto si trovino ancora in bianco presso gli uffici pubblici, gli Istituti od i privati, potranno adoperarsi sino a tutto il 31 dicembre 1914, previo il completamento della tassa dovuta nella misura sta-

bilita con l'art. 1 mediante applicazione di marche da bollo a tassa fissa od a tassa graduale, purchè nel complesso non siano applicate più di sei marche.

L'annullamento delle marche complementari potrà essere fatto dagli uffici del registro e bollo o direttamente dalla parte. In quest'ultimo caso l'annullamento sarà fatto mediante la scritturazione della data e della firma, in modo che su ciascuna marca si trovi una parte della data ed una parte della firma. La data di annullamento dovrà sempre corrispondere a quella dell'atto cui dovrà servire il foglio.

Col 31 dicembre 1914 cesserà l'uso della detta carta bollata e dei moduli stampati e bollati prima dell'attuazione del presente decreto, salvo ai possessori il diritto di chiederne il cambio con altri valori di bollo per importo corrispondente non oltre il giorno 31 marzo 1915.

Omissis.

Art. 11

Le quietanze rilasciate in qualsiasi forma per il pagamento delle tasse sugli affari e delle relative soprattasse e pene pecuniarie e le quietanze per il pagamento delle pene pecuniarie e delle spese di giustizia sono soggette alla tassa di bollo stabilita per le quietanze o ricevute ordinarie dall'art. 20, n. 7 ed 8, della legge (testo unico) 4 luglio 1897, n. 414, e dall'art. 25 della legge 23 aprile 1911, n. 509.

Per ogni quietanza in contravvenzione sarà dovuta una sola penale di L. 24 a carico del funzionario che avrà rilasciata la ricevuta irregolare.

Art. 12.

Le tasse contemplate negli articoli precedenti non sono soggette al aumento per decimi, nè per addizionale, ed andranno in vigore il giorno 1° novembre 1914, salvo quanto è disposto dall'articolo 4.

R. D. *del* 22 *ottobre* 1914, *n.* 1155, *riguardante l'aumento dal due al cinque per cento dell'addizionale alle tasse sugli affari, salve le esenzioni dichiarate, e la devoluzione della addizionale stessa allo Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduta la legge 19 luglio 1914, n. 694;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze ,di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

A cominciare dal 1° novembre 1914 è elevata da due a cinque centesimi per lira la addizionale che si applica in forza della legge 12 gennaio 1909, n. 12, prorogata con la legge 28 luglio 1[illegible] n. 842:

alle tasse di registro sugli atti e contratti civili e commerciali e sugli atti giudiziali;

alle tasse di manomorta;

alle tasse in surrogazione del bollo e del registro, e a quelle sulle assicurazioni e sui contratti vitalizi;

alle tasse ipotecarie;

alle tasse sulle concessioni governative e per gli atti e provvedimenti amministrativi, comprese le tasse sulle concessioni governative speciali;

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 256 del 26 ottobre 1914.

e a quelle fra le altre tasse sugli affari che non vengano espressamente dichiarate esenti dalla addizionale con RR. decreti in virtù della legge 19 luglio 1914. n. 694.

Per la addizionale sulle tasse di successione e di donazione, resta fermo il disposto del Nostro decreto 27 settembre 1914, n. 1042.

Fino a nuova disposizione la addizionale sulla tassa graduale per le cambiali e altri effetti e recapiti di commercio continua ad applicarsi nella misura stabilita dall'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12.

Resta immutata la sovratassa sui trasporti stabilita a titolo di addizionale con l'art. 15 della legge 14 luglio 1912, n. 835, modificata dall'art. 5 della legge 8 giugno 1913, n. 631.

Art. 2.

Fino al 31 dicembre 1914 è devoluto allo Stato l'aumento dell'addizionale da due a cinque centesimi di cui all'articolo precedente.

Dal 1° gennaio 1915 l'intera addizionale di cinque centesimi e la intera sovratassa sui trasporti stabilita a titolo di addizionale sono devolute allo Stato.

Nella somma di L. 9.100.000 a favore delle Provincie e dei Comuni danneggiati dal terremoto stabilita con altro Nostro decreto per il secondo semestre dell'esercizio finanziario 1914-915 è compresa anche la addizionale relativa alle tasse sugli affari.

Il presente decreto sarà comunicato al Parlamento entro il 30 novembre 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 ottobre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — RAVA — RUBINI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

D. M. 15 *ottobre* 1914, *che autorizza l'Istituto nazionale delle assicurazioni ad assicurare direttamente i rischi di guerra in navigazione che fanno carico alle Amministrazioni dello Stato.*

IL MINISTRO

PER L'AGRICOLTURA, L'INDUSTRIA E IL COMMERCIO

Di concerto con i Ministri del Tesoro e della Marina

Veduti il R. decreto 30 agosto u. s., n. 902 e il proprio decreto di quella stessa data;

Ritenuta l'opportunità di provvedere, con norme speciali, ai rischi marittimi di guerra che fanno carico alle Amministrazioni dello Stato;

DECRETA:

L'istituto nazionale delle assicurazioni può assicurare direttamente i rischi di guerra in navigazione, così per i corpi delle navi come per le merci, quando tali rischi, per disposizioni di legge, regolamenti o contratti, facciano carico alle Amministrazioni dello Stato, comprese le ferrovie dello Stato.

Le modalità e condizioni per queste assicurazioni saranno fissate ed occorrendo variate dalla Commissione istituita in forza dell'articolo 7 del decreto Ministeriale del 30 agosto u. s.

Roma, addì 15 *ottobre* 1914.

Il Ministro del Tesoro
RUBINI.

Il Ministro di agricoltura
CAVASOLA.

Il Ministro della marina
VIALE.

Ordine Generale N. 11. (P.).

Istituzione di una Commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari e i turni di servizio del personale contemplato dal Regio Decreto 20 agosto 1914, N. 993.

Art. 1.

È istituita presso la Direzione generale una Commissione coll'incarico di esaminare i reclami relativi agli orari ed ai turni di servizio del personale di macchina, dei treni, delle stazioni e della linea, interessato nella sicurezza dell'esercizio, e di cui l'art. 2 del Regio decreto, 20 agosto 1914, n. 993.

Art. 2.

La Commissione si compone di un funzionario superiore, presidente, di due funzionari per ciascuno dei Servizi del Personale, della Trazione e del Movimento e di un funzionario del Servizio Lavori, nominati dal Direttore generale.

Art. 3.

Le adunanze della Commissione sono plenarie, o parziali, a seconda che trattasi di questioni d'indole generale o particolari a determinate categorie di agenti.

Art. 4.

I reclami relativi agli orari ed ai turni di servizio che gli agenti, seguendo la procedura dell'articolo 7 dell'Ordine di Servizio N. 317-1914, possono rivolgere al Direttore generale, saranno da questi rimessi al Presidente della Commissione.

Art. 5.

L'esame e le proposte di risoluzione dei reclami sono fatte dalla Commissione sulla base delle disposizioni vigenti in materia.

Le proposte per la risoluzione dei reclami sono sottoposte dal Presidente della Commissione alla decisione del Direttore generale.

L'Ordine Generale N. 2-1911 resta abrogato.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 28 ottobre 1914.

Appendice N. 4 all'Ordine Generale N. 4-1907 (P.).

Indennità di malaria.

In applicazione dell'articolo 133 D. C. A. ed in base alle constatazioni eseguite a cura del Servizio Sanitario nei riguardi della infezione malarica nei sottoindicati tratti di linea, la *classificazione provvisoria* stabilita dall'Ordine Generale N. 4-1907 per i

tratti stessi, è stata modificata come segue, a decorrere dalla data per ciascun tratto indicata, assumendo in pari tempo valore di *classificazione definitiva*.

Classificazione provvisoria di cui l'ordine generale n. 4/1907			Modificazione apportata avente valore di classificazione definitiva			
dal Km.	al Km.	zona	dal Km.	al Km.	zona	decorrenza
		Linea Roma-Pisa				
6 + 750	9 + 646	2ª	6 + 750	9 + 696	salubre	15-7-1912
9 + 646	9 + 753 (*)	1ª	9 + 696	10 + 241 (**)	2ª	15-7-1912
		Linea Battipaglia-Reggio Cal.				
129 + 516	135 + 432	2ª				
135 + 432	140 + 935	salubre	129 + 516	144 + 695	3ª	1-2-1913
140 + 935	144 + 695	3ª				
		Linea Roma-Napoli				
138 + 587	144 + 042	salubre	138 + 587	144 + 042	3ª	1-7-1914

(*) Corrispondente alla nuova progressiva Km. 10 + 241.
(**) Corrispondente alla vecchia progressiva Km. 9 + 753.

Per le tratte in parola e dalle date indicate cessa quindi di essere applicabile il disposto dell'articolo 140 D. C. A.

Ordine di Servizio N. 350. (C.).

Servizio merci italo-germanico.

In relazione alla pubblicazione annunziata coll'Ordine di Servizio N. 326-1914, viene, con attività dall'11 ottobre 1914, diramato un altro foglio di aggiunte e modificazioni contenente riduzioni ai prezzi esteri della tariffa eccezionale dei carboni del servizio italo-germanico, via Gottardo e Sempione, per le stesse stazioni della Slesia per le quali sono già state attivate, col 20 settembre, riduzioni via Peri e Pontebba.

Tale foglio sarà distribuito dall'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze alle stazioni e Uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per essere rimesso gratis a chi fosse per acquistare la Tariffa, od a chi, provando di averla già acquistata, ne facesse richiesta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 351. (C.).

Modificazioni ai prezzi di trasporto.

(Vedi Ordine di Servizio N. 339-1914).

In aumento alle pubblicazioni indicate al Capo I dell'Ordine di Servizio N. 339-1914, e sempre relativamente alle modificazioni di tariffa di cui la legge N. 742 del 23 luglio 1914, saranno distribuite a cura dell'Ufficio Contabilità Prodotti di Firenze:

1° la 19ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato (edizione maggio 1908);

2° la 10ª Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti valevoli per la Sicilia (Edizione luglio 1912).

Dette appendici contengono le modificazioni da apportarsi alle « Tariffe e condizioni » in dipendenza dell'aumentata validità dei biglietti di andata-ritorno e degli aumenti apportati ai prezzi delle tariffe viaggiatori locali e speciali.

Le disposizioni delle accennate Appendici vanno pure in attuazione dal 1° novembre 1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 352. (C.).

Viaggi a tariffa differenziale A.

Nell'elenco delle deviazioni ammesse per i viaggi a tariffa differenziale *A*, pubblicato con la 18ª appendice all'edizione delle « Tariffe e Condizioni » valevole per il continente e con la 9ª appendice all'edizione valevole per la Sicilia (Vedasi Ordine di Servizio N. 339-1914), deve essere praticata la seguente aggiunta:

PERCORSI da	a o viceversa	Via più breve	Deviazione	Maggior percorso Km.
Casarsa	Gemona Ospedaletto	Pinzano	Udine	13

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 353. (C.).

Ristampa del " Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato ".

È stato pubblicato il volume primo del « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato* », il quale annulla e sostituisce le parti 1ª e 2ª del corrispondente fascicolo, edizione 1° luglio 1908.

Al detto volume I è allegata una carta delle Ferrovie dello Stato indicante i nomi delle stazioni, fermate e case cantoniere. Detta carta comprende pure un indice grafico con i numeri di riferimento alle tabelle polimetriche, che costituiscono la parte 2ª dello stesso volume.

La nuova pubblicazione, che porta la data di giugno 1914, è corredata di un foglio nel quale sono riportate tutte le modificazioni ed aggiunte verificatesi dalla data suddetta fino al 24 settembre 1914, comprese quindi quelle di cui al Bollettino Ufficiale N. 39-1914.

Il volume primo del « Prontuario generale » sarà distribuito alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze e verrà messo in vendita al pubblico al prezzo di L. 2.50, per ogni esemplare, nelle stazioni all'uopo designate.

In seguito si pubblicherà il volume secondo, che comprende le parti 3ª e 4ª e cioè le tavole di allacciamento e le distanze fra le stazioni continentali e quelle della Sicilia.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 354. (R.).

Prelievi e regolarizzazioni contabili ed inventariali dei materiali di esercizio forniti in conto di autorizzazioni di spese di carattere patrimoniale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 359-1913).

Dall'articolo VIII dell'Ordine di Servizio N. 359-1913 deve essere soppressa la seguente dizione « senza allegarvi la distinta Modulo R. 125 che resta abolita ».

Ordine di Servizio N. 355. (M. C.).

Servizio di corrispondenza con la ferrovia Spilamberto-Bazzano della Società Anonima per la ferrovia Modena-Vignola.

Il servizio di corrispondenza esistente, a mezzo del transito di Modena, con la ferrovia Modena-Vignola per i trasporti di numerario, oggetti preziosi, merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. O. a decorrere dal giorno 9 novembre 1914 viene esteso, per il transito stesso, alla linea Spilamberto-Bazzano, esercitata dalla Società Anonima per la ferrovia Modena-Vignola.

Dal servizio di corrispondenza restano esclusi i veicoli, il bestiame, i feretri, i colli indivisibili di un peso superiore alle 5 tonnellate e le merci richiedenti l'uso di vagoni congiunti.

Della suddetta ferrovia Spilamberto-Bazzano sono ammesse al servizio di corrispondenza la fermata di Piumazzo e la stazione di Bazzano (Ferrovia), rispettivamente distanti dal transito di Modena km. 25 e 28.

Le fermata di Piumazzo è abilitata ai trasporti a G. V. e P. V., diretti o provenienti esclusivamente dallo Stabilimento della Società Italiana per l'Industria dello Zucchero indigeno.

La stazione di Bazzano (Ferrovia) è abilitata a tutti i trasporti.

In relazione al presente Ordine di Servizio nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » si dovrà:

a pag.. 5, dopo l'indicazione « Ferrovia Modena-Vignola », aggiungere: « Ferrovie Modena-Vignola e Spilamberto-Bazzano »;

a pag. 7 fra Bazzano (Castelfranco d'Emilia-Bazzano) e Beila inserire:

Bazzano-Ferrovia (Spilamberto-Bazzano) /129//;

a pag. 13, al nome di « Piumazzo » aggiungere:

Castelfranco d'Emilia-Bazzano;

ed, immediatamente sotto, inserire:

Piumazzo (Spilimberto-Bazzano) /129//;

a pag. 129, sotto l'indicazione « Sede in Milano-Direzione dell'Esercizio: Vignola », inserire:

Esercizio delle linee Modena-Vignola e Spilamberto-Bazzano;
e nel seguente prospetto inserire nelle opportune sedi:

Bazzano (Ferrovia)	**Spilamberto-Bazzano**	**G**	—	**P**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**28**
Piumazzo.		**G (2)**	—	**P (2)**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	**25**

(2) Esclusivamente per i trasporti provenienti o diretti allo Stabilimento della Società Italiana per l'industria dello Zucchero indigeno.

A piè dell'istessa pagina 129, nel N. B., dopo le parole « I trasporti a piccola velocità accelerata verranno effettuati » sostituire la dizione « sul percorso della ferrovia Modena-Vignola » con quest'altra : « sui percorsi delle ferrovie Modena-Vignola e Spilamberto-Bazzano ».

Inoltre nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » a piè della pag. 57, al richiamo **** e dopo le parole « colla Tramvia Modena-Maranello » sostituire la dizione « colla ferrovia Modena-Vignola » con la seguente: « con le Ferrovie Modena-Vignola e Spilamberto-Bazzano ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 101. (P.).

Commissione incaricata di esaminare i reclami circa gli orari ed i turni di servizio del personale contemplato nel Regio Decreto 20 agosto 1914, N. 993.

Con riferimento all' Ordine Generale N. 11-1914, si fa noto che la Commissione incaricata di esaminare i reclami relativi agli orari ed ai turni di servizio del personale di macchina, dei treni, delle stazioni e della linea, interessato nella sicurezza dell'esercizio, e di cui il Regio Decreto 20 agosto 1914, N. 993, si compone dei seguenti funzionari :

Comm. Ing. *Rodini Severino,* Ispettore Superiore, Presidente.

Cav. *Livraghi Achille*, Capo Divisione, per il Servizio Personale.

Cav. *Dodi Guglielmo*, Ispettore Capo, per il Servizio Personale.

Cav. Ing. *Fea Carlo*, Capo Divisione, per il Servizio Movimento.

Rag. *Soria Tommaso*, Ispettore Principale, per il Servizio Movimento.

Cav. Ing. *Calini Cesare*, Ispettore Capo, per il Servizio Trazione.

Cav. Ing. *Taiti Scipione*, Ispettore Capo, per il Servizio Trazione.

Cav. Ing. *Di Carlo Ernesto*, Capo Divisione, per il Servizio Lavori.

Le circolari N. 18-1911 e N. 57-1913 restano abrogate.

Circolare N. 102. (C. M.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi O. S. N. 270 e Circolare N. 99 del 1914).

A seguito delle comunicazioni fatte con le Circolari N. 76, 83, 88, 93 e 99, si notifica che in punto al divieto di esportazione delle pelli preparate, dei panni, delle tele ed in genere di tutte le materie prime occorrenti per la fabbricazione di tali prodotti, di cui al citato Ordine di Servizio, alinea quinto, è stata ora permessa l'esportazione degli *estratti tannici* (*acido tannico impuro*) per quantità mensili uguali a quelle esportate nei corrispondenti mesi dell'anno scorso, fermo restando, senza eccezioni di sorta, il divieto di esportazione della *vallonea*.

Infine, a modificazione di quanto fu partecipato con telegramma indirizzo VI N°. M. 5/12 6476 del 25 ottobre scorso e con la Circolare N. 99-1914, si avverte che per disposizione successiva del Ministero delle Finanze, i trasporti di *patate* per l'estero possono accettarsi dalle stazioni a tutto il giorno 5 corrente, senza che occorra il relativo permesso dell'Amministrazione finanziaria.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 e 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle aste. — Fino a nuovo avviso, la Ditta Arturo Nigris Di Luca resta esclusa dal fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 169R (C.).

IV Congresso del Consiglio di Presidenza dell'Unione delle Camere di Commercio in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvelersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 4 al 10 novembre 1914.

Ritorno: dal 9 al 15 novembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 167R (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedire l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
4182	Famiglia	Andreani dott. Alessandro.	Delegato P.S.	Ministero Interni
23351	Personale	Agizzi prof. Emilio	—	R. Scuola Tecnica Belluno
8170	Famiglia	Baldassarri Antonio	Operaio	Ministero Finanze
27103	Personale	Bennati Oscar	Uff. Postel.	Direz. Poste Milano
21687	»	Biondi Pietro	Inserviente	Ministero Grazia Giustizia e Culti Roma.
13847	Famiglia	Bruschi Raffaele	Professore	R. Liceo Sondrio
5020	Personale	Bucci Ulpiano	Aiutante	Uff. Spec. per costruzioni edifici governativi Roma
23929	»	Buongiorno Guglielmo	Ufficiale	R. Dogana Genova
247	Famiglia	Canobbio cav. ragioniere Paolo	Dirett. Amm. Carceraria	Ministero Interni
8125	»	Castagnola rag. Gino	Agente Imp.	Brescia
2842	Personale	Ciampolini Ermanno	Preside	R. Liceo Dante Firenze
18240	»	Colozza Nino	Giudice	Cosenza

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
19140	Personale	Corrado Francesco	Applicato	Intendenza Finanza
111	»	Consonante Attilio	Maresciallo	Ministero Finanze
12155	»	Crociani Pietro	Appl. P. S.	Ministero Interno
4329	»	Dettori Pio G. Maria	Consigliere	Corte d'Appello Modena
332	Famiglia	Di Segni cav. Alberto	CapoSezione	Ministero del Tesoro
12307	»	Fano Michele	Agente Post.	Direz. Sup. R. Poste Napoli
18231	Famiglia	Fano Michele	Id.	Id.
7205	»	Fasanella Carlino	Agente di Sanità Maritt.	Ministero dell'Interno
2785	»	Ferzetti Pasquale	Ricevitore	Uff. del Registro Capestrano
969	Personale	Formica Giuseppe	Maresciallo	Ministero Finanze
6722	»	Gabrielli Antonio	Giud. Istrutt.	R. Tribunale Livorno
6438	Famiglia	Gaggero cav. avv. Guglielmo	FF. di Cons.	Ministero dell'Interno
6207	Personale	Garelli avv. Liberale	Giudice	R. Tribunale Torino
26099	»	Gaudenzi prof. Anita	Professore	R. Scuola Normale Verona
585	»	Imperato Giovanni	CapoSezione	Corte dei Conti
14760	»	Laino Gregorio	Giudice	R. Tribunale Castrovillari
26260	»	Lantrua Antonio	Commesso	Direz. Poste e Teleg. Genova.
8669	Famiglia	Lucchesi Arena	Id.	» » » »
13168	»	Mari Francesco	Uffic. Daz.	Ministero Finanze
2967	Personale	Marsoni Giovanni	Consigliere	Corte d'Appello Venezia
21397	»	Masciolini Enrico	Portalettere	Perugia
10548	—	Messuri Oreste	Delegato P.S.	Ministero dell'Interno
—	Famiglia	Minguzzi prof. Livio	Professore	R. Università di Savia
2506	»	Monti Goffredo	Capo Ufficio	Direz. Poste e Telegrafi Pisa
8050	»	Moschino Antonio	Disegnatore	Sezione Catastale Pavia
8223	»	Murino dott. Giuseppe	V.Comm.P.S.	Ministero dell'Interno
16465	Personale	Paoloni Eugenio	Geometra	Inten. di Finanza Pesaro

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
21257	Personale	Pasa Attilio	Ispettore	Uff. Prov. Scol. di Treviso
900	Famiglia	Pasqualucci Loreto	Bibliotecario	R. Ministero Affari Esteri
7272	Personale	Pennella Emilio	Giudice	Ministero di Grazia Giustizia e dei Culti
3970	Famiglia	Perrone ing. Vito	Ispettore	Ministero Lavori Pubblici
4316	»	Petrosemolo Leandro	Maresc. Mag.	Leg. Reali Carabieri Roma
9366	»	Piano Ernesto	Capo Ufficio	Ufficio del Catasto Foggia
7763	Personale	Piccone Luigi	Canc. di Sez.	Genova
435	Famiglia	Pozzi Clinio	Archivista	Ministero Grazia e Giustizia e dei Culti
355	Personale	Ricci Luigi	Brigadiere	Ministero delle Finanze
8542	»	Ricordy Gaetano	Applicato	Ministero dell'Interno
15805	»	Rivelli Adolfo	Aggiunto di Cancell.	Ministero di Grazia e Giustizia e dei Culti
2343	Famiglia	Rossi Salvatore	Applicato	Ministero di Agricoltura Industria e Commercio
48815	Personale	Sacchetti Aurelia	Maestra El.	Reggio Emilia
7264	Famiglia	Salvadori Ernesto	Geometra	Ministero delle Finanze
21025	Personale	Santomauro Carlo	Segretario	» »
414	Famiglia	Saporetti Demetrio	Capo Usciere	Ministero Affari Esteri
3684	Personale	Sciarra Domenico	S. Ispett. For.	Ministero Agricoltura Industria e Commercio
22411	»	Sboto Giuseppe	Uff. di Dog.	Ministero delle Finanze
3248	»	Silvestri dott. Emilio	Professore	R. Istit. Industr. Vicenza
13453	»	Spadea Raffaele	Agente di Sanità Maritt.	Ministero dell'Interno
7201	Famiglia	Spadea Raffaele	Id.	» »
5426	»	Tedeschi cav. Emidio	Cons. d'App.	Catania
19366	Personale	Vacchina Mario	Sost. Proc. Re	Torino
9886	Famiglia	Vacchioni Nicola	Uffic. postale	Direzione Poste e Tel. Pisa

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
2431	Famiglia	Valle cav. uff. Gaspare Domenico.	Rag. Capo	Ministero del Tesoro
—	Personale	Vignoli Luigi	Giudice	Pretura Rosignano Maritt.
27646	»	Zagaria Riccardo	Professore	R. Ginnasio di Andria
27151	»	Zallio Giovanni	Comm. Post.	Direz. Poste e Teleg. Milano
4159	Famiglia	Zampagna Cesare	Usciere Amm. Prov.	Ministero dell'Interno
901	»	Zanotti comm. Bianco	R.Cons.Gen.	Ministero Affari Esteri
7276	»	Zinna Luigi	Cancelliere	R. Pretura Matera
20589	Personale	Zonino Domenico	Uffic.Giudiz.	R. Pretura Brusasco

Circolare N. 168R (C.).

Congresso nazionale fra impiegati privati e commessi di commercio in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale 1 sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 5 al 13 novembre 1914.

Ritorno: dall'8 al 16 novembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Anno VII - N. 46

12 Novembre 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1914 — Tip. Editrice [illegible]

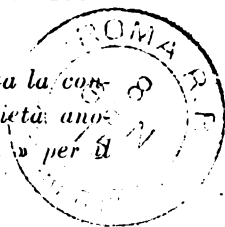
Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. D. *11 ottobre 1914, n. 1161, col quale viene approvata la convenzione stipulata il 2 settembre 1914 colla « Società anonima per la strada ferrata da Alessandria ad Acqui » per il riscatto di detta ferrovia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 14 giugno 1856, n. 1695, con la quale venne approvata la concessione della costruzione della strada ferrata da Alessandria ad Acqui, a favore delle Case bancarie Bolmida Fratelli e Compagnia e Barbaroux e Compagnia, sotto l'osservanza delle clausole e condizioni del capitolato 23 maggio 1856, annesso alla legge medesima;

Veduto l'art. 2 del detto capitolato, col quale fu fatta facoltà alle dette Case bancarie di cedere ad una Società anonima, i diritti e le ragioni loro attribuite, in virtù del capitolato stesso, fermo l'adempimento di tutti gli obblighi ad esse incombenti, come costruttrici della strada ferrata;

Ritenuto che di tale facoltà si avvalsero le stesse Case bancarie, sostituendo a loro stesse, nei menzionati diritti e ragioni, la « Società per la strada ferrata da Alessandria ad Acqui », costituita con atto pubblico 10 luglio 1856, rogito Turvano, R. notaio collegiato e certificatore di Torino;

Veduto il decreto 9 agosto 1856 del Re di Sardegna, col quale venne autorizzata la costituzione di detta Società, e ne fu approvato lo statuto;

Ritenuto che con l'art. 73 del capitolato di concessione 23 maggio 1856, fu stabilito che, dopo il periodo di trent'anni, potesse il Governo riscattare, in qualunque tempo, la concessione della strada ferrata, dandone però avviso ai concessionari, almeno un anno prima;

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 261 del 31 ottobre 1914.

Che, essendo stata la ferrovia aperta all'esercizio pubblico il 3 gennaio 1858, col 3 gennaio 1888 si maturò il termine dal quale il Governo poteva esercitare il diritto di riscatto della linea;

Visti gli atti di diffida 24 e 27 dicembre 1907, mediante i quali il Governo dichiarò alla Società che intendeva riscattare la ferrovia da Alessandria ad Acqui, entrando in possesso della linea col 1° gennaio 1909;

Vista la legge 11 luglio 1909, n. 488, che, fra l'altro, approvò le diffide notificate e dichiarò effettuato il riscatto della ferrovia in parola, autorizzando il ministro del tesoro a valersi dei mezzi, indicati negli articoli 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, e 3 della legge 24 dicembre 1908, n. 731, per la provvista dei fondi necessari al pagamento del corrispettivo di riscatto, dei relativi interessi, e delle provvisionali, da versare alla Società concessionaria, fino a completa definizione delle controversie insorte, relativamente al riscatto medesimo ed alla liquidazione della indennità, salvo conguaglio;

Viste le norme stabilite dal capitolato di concessione per la liquidazione del corrispettivo di riscatto;

Riconosciuta l'opportunità di addivenire, in occasione della liquidazione del detto corrispettivo, anche alla determinazione delle somme dovute dalla Società, per lavori eseguiti, sulla ferrovia, dalle Amministrazioni esercenti, nonchè a titolo di partecipazione dello Stato ai prodotti netti della linea;

Ritenuto che l'importo a debito della Società per il primo dei detti titoli è stato, di comune accordo, liquidato in lire 155.189,51 (lire centocinquantacinquemilacentottantanove e centesimi cinquantuno) delle quali L. 55.189,51 (lire cinquantacinquemilacentottantanove e centesimi cinquantuno) a saldo dei lavori approvati a tutto il 30 giugno 1905 (gestione della ex rete Mediterranea) e L. 100.000 (centomila) a saldo dei valori eseguiti durante l'attuale gestione dello Stato, dal 1° luglio 1905 al 31 dicembre 1908;

Che l'importo, a debito della Società, per quote di partecipazione dello Stato ai prodotti netti della ferrovia è stato, pure di comune accordo, liquidato in L. 130.664,58 (centotrentamilaseicentosessantaquattro e centesimi cinquantotto);

Che, infine, si è proceduto alla liquidazione del conto di conguaglio pel periodo dal 1° gennaio 1909 al 30 giugno 1913, tenendo presenti: da una parte le somme per quote di prodotto e provvisionale, già corrisposte alla Società, riferibilmente al detto periodo di quattro anni e mezzo, e dall'altra, la differenza tra il prezzo capitale di riscatto e gli importi a saldo dei lavori a carico sociale e della partecipazione governativa ai prodotti netti della linea come sopra determinati, nonchè le somme a rimborso delle spese sostenute dalla Società, pel detto periodo, in quanto concernono la gestione ferroviaria;

Che, il conto di conguaglio si è chiuso con un credito netto a favore della Società di L. 7.613.831,43 (lire sette milioni seicentotredicimilaottocentotrentuno e centesimi quarantatre) valuta primo luglio 1913;

Veduto il verbale 27 giugno 1913 degli accordi intervenuti fra i delegati delle Amministrazioni governative interessate e quelli della Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui;

Veduta la convenzione 2 settembre 1914, per la liquidazione definitiva del riscatto della ferrovia, in relazione alle risultanze sovraccennate, e che determina altresì le norme pel pagamento della somma netta dovuta alla Società, nonchè dei relativi interessi, dal 1° luglio 1913 alla data di ammissione a pagamento dei relativi mandati;

Ritenuto che la convenzione suddetta venne debitamente approvata dall'assemblea generale degli azionisti tenutasi in Milano il 15 settembre 1914 — come da copia autentica del relativo verbale, rogato dal notaio dottor Pietro Allocchio di Castano — ond'essa è definitivamente impegnativa per la Società;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri, segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione 2 settembre 1914 stipulata fra l'Amministrazione governativa e la Società

anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui, pel riscatto di detta ferrovia, con effetto retroattivo al 1° gennaio 1909, e per la liquidazione delle somme dovute dalla Società stessa per lavori eseguiti sulla ferrovia, nonchè a titolo di partecipazione dello Stato ai prodotti netti della linea fino al 31 dicembre 1908.

Art. 2.

Con decreti ministeriali sarà provveduto per la inscrizione di apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio finanziario in corso, pel pagamento delle somme dovute alla Società anonima per la strada ferrata da Alessandria ad Acqui, in dipendenza del riscatto suaccennato, ed in base alla convenzione di cui all'art. 1 del presente decreto, come pure sarà provveduto per l'introito delle somme, concordate a carico della Società stessa, per i lavori e le quote di partecipazione, di cui al medesimo art. 1.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 ottobre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA - CIUFFELLI - RUBINI.

Visto, *Il Guardasigilli*: DARI.

D. M. *15 settembre 1914, col quale il comm. ing. Vincenzo Capello è nominato membro dell'assemblea generale del Consorzio autonomo pel porto di Genova, con le funzioni di revisore tecnico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Viste le leggi 12 febbraio 1903, n. 50, e 28 giugno 1906, n. 291, sul Consorzio autonomo per la esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova;

Visto il decreto ministeriale 30 maggio 1912, col quale il comm. ing. Cesare Rota fu confermato per un triennio membro dell'assemblea generale del Consorzio suddetto, in rappresentanza dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, con le funzioni di revisore tecnico di cui all'art. 26 della citata legge 12 febbraio 1903, n. 50;

Vista la proposta fatta dal direttore generale delle ferrovie dello Stato, in seguito al decesso del comm. ing. Cesare Rota, per la sostituzione di questi nelle cariche di cui sopra;

DECRETA:

Il comm. ing. Vincenzo Capello, Capo Servizio presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, è nominato, in sostituzione del defunto comm. ing. Cesare Rota, membro dell'assemblea generale del Consorzio autonomo pel porto di Genova, con le funzioni di revisore tecnico di cui all'art. 26 della legge 12 febbraio 1903, n. 50.

Roma, addì 15 settembre 1914.

Il Ministro: CIUFFELLI.

Decreto ministeriale *28 ottobre 1914, di nomina della Commissione incaricata di compilare il bilancio tecnico della gestione « Fondo pensioni e sussidi » del personale ferroviario.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'articolo 2 della legge 23 luglio 1914, n. 742, concernente disposizioni per il personale delle ferrovie di Stato e per modificazione di tariffe, che stabilisce la nomina di una Commissione per la compilazione del bilancio tecnico dell'apposita gestione « Fondo pensioni e sussidi » di cui all'articolo 1 della legge 9 luglio 1908, n. 418, e per determinare il disavanzo tecnico di tale gestione al 1° luglio 1914:

presi gli accordi opportuni col ministro del tesoro;

DECRETA:

Articolo 1° — La Commissione, di cui all'articolo 2 della legge 23 luglio 1914, n. 742, è così composta:

Venosta gr. uff. nob. Luigi, amministratore generale della Cassa depositi e prestiti, presidente;

Amoroso comm. ing. Nicola, capo del Servizio Ragioneria nella direzione generale delle ferrovie di Stato;

Benini prof. Rodolfo, professore di statistica presso la Regia Università di Roma;

Gerardi comm. ing. Omero, ispettore capo nel ruolo di vigilanza nel ministero dei lavori pubblici;

Giuffrida gr. uff. prof. Vincenzo, direttore generale del credito e della previdenza;

Lironcurti cav. uff. Antonio, capo divisione presso il Servizio del personale nella direzione generale delle ferrovie di Stato;

Mengoni comm. avv. Adriano, capo del Servizio Legale nella direzione generale delle ferrovie dello Stato;

Paretti comm. prof. Orazio, direttore generale della Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e vecchiaia degli operai;

Pisani cav. ing. Giuseppe, ispettore capo addetto al Servizio del personale nella direzione generale delle ferrovie di Stato;

Rainaldi gr. uff. ing. nob. Vincenzo, direttore generale degli istituti di previdenza;

Riccio gr. uff. Gaetano, consigliere di amministrazione delle ferrovie di Stato e consigliere della Corte dei Conti.

Articolo 2° — Le funzioni di segreteria saranno disimpegnate dai signori:

Balducci dott. Gaetano, primo segretario presso la Direzione generale degli istituti di previdenza nel ministero del tesoro;

Cantelli cav. prof. Francesco Paolo, capo sezione presso la Direzione generale suddetta;

Ottaviani cav. dott. rag. Riccardo, ispettore principale presso il Servizio del personale nella direzione generale delle ferrovie di Stato.

Articolo 3° — La Commissione dovrà completare i suoi lavori entro il 31 luglio del 1915.

Roma, addì 28 ottobre 1914.

Il Ministro dei lavori pubblici: Ciuffelli.

Il Ministro del tesoro: Rubini.

DECRETO MINISTERIALE *5 novembre 1914, col quale viene disposta la ripartizione del dividendo per l'anno finanziario 1913-14*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 3 della legge 13 aprile 1911, n. 310, concernente le gratificazioni (dividendo) da accordarsi al personale delle ferrovie dello Stato in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale;

Visto il decreto ministeriale 2 dicembre 1912;

Vista la deliberazione 29 ottobre 1914 del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato,

DECRETA:

In via transitoria, anche per l'esercizio 1913-1914, il dividendo sarà ripartito fra il personale in proporzione dell'ammontare complessivo dello stipendio, o della paga, aumentato del soprassoldo di cui all'articolo 2 della legge 13 aprile 1911, n. 310, tenuto conto dei punti di merito a ciascuno assegnati e con le norme e limitazioni stabilite dal Consiglio d'amministrazione.

Dato a Roma, li 5 novembre 1914.

Il Ministro: CIUFFELLI.

Ordine Generale N. 12. (A.).

Modificazioni ed aggiunte al regolamento per il vestiario uniforme del personale.

Coll'unita appendice N. 18 al regolamento per il vestiario uniforme si portano a conoscenza del personale alcune modificazioni ed aggiunte a detto regolamento.

APPENDICE N. 18

al regolamento pel vestiario uniforme del personale

L'art. 8 del regolamento pel vestiario uniforme del personale viene modificato come segue:

Art. 8.

Tutti gli oggetti di uniforme sono somministrati agli agenti in base ai prezzi indicati nelle tabelle *C* e *D*, salvo detrazione del contributo dell'amministrazione nella proporzione stabilita dalla tabella *B* per ciascuna qualifica..

L'amministrazione concede ogni due anni un vestito completo impermeabile (cappello, giacca, pantaloni), contribuendo nella spesa in ragione di una metà alle seguenti categorie di personale:

agli agenti addetti alle manovre, ai deviatoi, alle lampisterie, alla vigilanza notturna delle stazioni, alla untura dei veicoli; agli agenti addetti al servizio di illuminazione (elettrica, a gas od a petrolio)) nelle aree scoperte delle stazioni, nonchè ai sorveglianti ed operai del telegrafo, ai sorveglianti della linea, ai verificatori, ai capi squadra guardiani d'officina, ai guardiani d'officina, ed ai manovali stabili ed in prova addetti alla pulizia delle carrozze.

Alle seguenti categorie di agenti l'Amministrazione concede ogni due anni un impermeabile gommato con cappuccio contribuendo nella spesa in ragione:

di 3/10 pei capi stazione di 2°, 3° e 4° grado, per gli applicati al Movimento, pei capi fermata di 1° e 2° grado, pei capi conduttori, pei guidatori dirigenti dei treni elettrici, pei conduttori, pei capi frenatori, pei guardafreni, pei frenatori e per gli incaricati dei depositi combustibili autonomi;

di 1/2 per gli agenti incaricati delle funzioni di guardaportone nella sede della Direzione generale di Roma, nonchè per gli agenti (chauffeurs) addetti alle automobili della Direzione generale, ai quali ultimi è pure concesso, con lo stesso contributo a carico dell'amministrazione, un paio di gambali di cuoio ogni anno.

Ai capi stazione principali ed ai capi stazione di 1° grado è concesso di prelevare l'impermeabile gommato con cappuccio in luogo del cappotto di stoffa grigio impermeabile, categoria 29ª e 29-*bis*, qualora a questo lo preferissero, restando a tutto loro carico la relativa spesa come per il detto cappotto di stoffa grigia.

Al personale addetto ai gabinetti di chimica e tipo-litografia, ed alle riproduzioni eliografiche (limitatamente a quelli addetti alle vasche per l'acido fissativo e alle vasche per il lavaggio dei disegni) è concesso il contributo a carico dell'amministrazione di una metà del costo dei camici e camiciotti che al personale stesso occorrono.

Ai fuochisti, sorveglianti della linea, capi squadra cantonieri, guardiani cantonieri, capi manovra, capi deviatori, capi squadra deviatori, capi squadra manovratori, deviatori, capi stazione di 2°, di 3° e di 4° grado, applicati addetti al movimento, capi fermata di 1° e di 2° grado, manovratori, capi squadra guardiani d'officina, ed ai guardiani d'officina, è concesso di prelevare l'orologio da tasca una sola volta col contributo di 1/5 a carico dell'amministrazione, semprechè analoga concessione con contributo non sia già stata usufruita durante le cessate amministrazioni.

Agli operai addetti alla manutenzione delle linee elettriche, nonchè alle guardabarriere, ed ai cantonieri frequentemente adibiti alle funzioni di guardiani è concesso — a giudizio del Servizio Lavori — di prelevare l'orologio alle condizioni di cui sopra.

Agli agenti del Servizio Lavori obbligati a manipolare le traverse iniettate, agli operai ed aiutanti operai dei riparti telegrafici addetti alla manutenzione delle linee telegrafiche munite di pali di pino inettati, ed agli operai ed aiutanti operai addetti alla manutenzione degli impianti d'illuminazione elettrica pure muniti di pali di pino inettati, l'amministrazione concede gratui-

tamente ogni anno un camiciotto lungo (categoria 31) di cotone mistone.

Agli agenti (chauffeurs) addetti alle automobili della Direzione generale è concesso, col contributo di una metà della spesa a carico dell'amministrazione, ogni anno un vestito d'uniforme speciale, di stoffa grigio ferro pesante per l'inverno ed uno di stoffa grigio ferro leggera per l'estate, formati dal berretto, dalla giubba e dai pantaloni, nonchè un cappotto ogni due anni.

Nella tabella *E* sono specificati i vestiari accessori che l'amministrazione concede in uso agli agenti restando gli oggetti stessi di proprietà dell'amministrazione.

⁂

AGGIUNTE ALLA TABELLA *A*.

Al quadro 3 vengono aggiunti i « manovali addetti alla pulizia delle carrozze » per i quali i capi di vestiario obbligatori e costituenti l'uniforme sono: il berretto, la giubba ed il pantalone.

⁂

AGGIUNTE ALLA TABELLA *B*.

Al Quadro 1°, pagine 18-19, si aggiunge la seguente annotazione a quelle già esistenti:

« Gli agenti incaricati delle funzioni di guardaportoni nella sede della Direzione generale in Roma conservano la stessa uniforme inerente alla propria qualifica effettiva, col corrispondente contributo a carico dell'amministrazione. Nei riguardi di detti agenti però la durata minima della giubba, del panciotto e del pantalone, sia invernali che estivi, resta fissata in 12 mesi. Per gli agenti stessi inoltre, in luogo del cappotto categ. 28 o 28-*bis*, è prescritto il cappotto categoria 27 con la durata minima di 24 mesi ».

Al quadro 3°, pagine 30-31, vengono aggiunti i « manovali addetti alla pulizia delle carrozze » con l'indicazione che detti agenti possono prelevare:

col contributo dell'amministrazione: il berretto di panno nero (durata minima 6 mesi), la giubba nuovo tipo di cotone mi-

stone, categ. 41 (durata minima 3 mesi), il pantalone di cotone mistone categ. 19 (durata minima 6 mesi);

senza contributo: il panciotto di cotone mistone categ. 26 (durata minima 6 mesi), il cappotto di panno marengo con o senza cappuccio, categ. 28 o 28-*bis* (durata minima 24 mesi).

Il contributo a carico dell'amministrazione è in ragione di 3/4 della spesa per la giubba categ. 41 ed in ragione di 1/2 per il berretto e per il pantalone categ. 19.

La ritenuta mensile a carico dell'agente è stabilita in lire due.

***

Alla tabella *D* (pagina 67) si apporta la seguente aggiunta.

Giubba di cotone mistone, tipo speciale per pulitori, categoria 41 — senza fodera — prezzo: per la 1ª taglia L. 6,25, per la 2ª taglia L. 6,30, per la 3ª taglia L. 6,35.

***

MODIFICAZIONI ALLA TABELLA *E*

L'uso gratuito dei grembiali di tela marrone inscritti negli inventari del minuto materiale di esercizio è abolito per i manovali stabili od in prova addetti alla pulizia delle vetture e resta soltanto per manovali avventizi; per cui nella colonna « Categorie di personale » della tabella *E* (appendice N. 15, pag. 12) l'indicazione:

« *Manovali addetti alla pulizia delle vetture* » viene così modificata:

« *Manovali avventizi addetti alla pulizia delle vetture* ».

L'uso gratuito dei vestiti impermeabili (giacca, cappello e pantaloni) inscritti negli inventari del minuto materiale d'esercizio è concesso a tutti gli agenti addetti agli impianti fissi di trazione elettrica e non soltanto a quelli di detti agenti addetti

agli impianti dei Giovi; pertanto alla tabella *E* (appendice N. 15, pag. 13) fra le categorie di personale a cui è concesso l'uso gratuito dei vestiti impermeabili suddetti, l'indicazione:

« *Agenti addetti agli impianti fissi di trazione elettrica dei Giovi* » viene così modificata:

« *Agenti addetti agli impianti fissi di trazione elettrica* ».

Approvata dal Consiglio d'amministrazione nelle adunanze N. 48 *del* 21 *ottobre* 1914 *e N.* 49 *del* 4 *novembre* 1914.

Ordine di Servizio N. 356. (M.).

Modificazioni alle circoscrizioni dei Riparti di movimento dei Compartimenti di Reggio Calabria e di Palermo.

A datare dal 1° dicembre 1914 la circoscrizione dei Riparti movimento del Compartimento di Reggio Calabria sarà modificata come appresso:

1° Riparto - *Sapri* — Come attualmente.

2° » - *Paola* — Id.

3° » - *Reggio Calabria* — S. Eufemia Biforcazione (e) - Reggio Calabria Centrale (1).

4° » - *Reggio Calabria* — Reggio Calabria Centrale (e) - Catanzaro Marina (e).

5° » - *Catanzaro* — Catanzaro Sala (i) - Sibari (e).

6° » - *Cosenza* — Metaponto (e) - Sibari - Cosenza - Pietrafitta.

***

Dalla stessa data sarà pure modificata, come appresso è indicato, la circoscrizione dei Riparti di movimento 3° e 5° del Compartimento di Palermo:

3° Riparto - *Caltanissetta* — S. Caterina Xirbi (i) - Porto Empedocle; Canicattì - Licata - Terranova di Sicilia (i);

5° » - *Siracusa* — Valsavoja (e) - Terranova di Sicilia (e).

Ordine di Servizio N. 357. (P.).

Ruolo di anzianità dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° della tabella organica.

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità del personale dei gradi 7°, 8°, 9° e 10° della tabella organica, compilato a norma del Regio decreto 11 settembre 1913, n. 1202.

Ordine di Servizio N. 358. (C.).

Servizio diretto fra la Svizzera e la Francia, via Ventimiglia, per viaggiatori e bagagli.

Colla data del 1° novembre 1913 venne diramata una nuova edizione della tariffa del servizio diretto per viaggiatori e bagagli fra la Svizzera ed alcune stazioni delle ferrovie francesi P. L. M. in transito per l'Italia via Gottardo-Ventimiglia e via Sempione-Ventimiglia, la quale annullava e sostituiva quella del 1° aprile 1908, di cui all'Ordine di servizio N. 85-1908.

Col 1° novembre 1914 si è attivato un 1° Supplemento alla tariffa stessa, il quale contiene i nuovi prezzi dei biglietti del servizio di cui trattasi, aumentati secondo le prescrizioni della legge 23 luglio 1914, n. 742.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 359. (C)

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 106-1910 e N. 39-1913).

Nell'allegato B all'Ordine di Servizio N. 106-1910 ed in quello N. 1 all'Ordine di Servizio N. 39-1913 devesi aggiungere il nome della stazione di Riace la quale a partire dal 1° novembre 1914, è stata fornita degli abbonamenti speciali delle serie XX e P. nonchè dei biglietti di congiunzione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 360. (M. C.)

Estensione di servizio nella stazione di Taurasi.

Dal giorno 16 novembre 1914 la stazione di Taurasi, della linea Rocchetta S. A. — Avellino, verrà abilitata ai trasporti di bestiame, dai quali è ora esclusa.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » a pagina 96, di fronte al nome della stazione di Taurasi, si dovrà esporre nella colonna 12 la lettera *B*.

La modificazione da praticarsi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) » sarà compresa in detta pubblicazione in corso di ristampa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 103. (C.).

Avvisi di incasso di assegni non rimborsati ai mittenti.

Si è rilevato che molte stazioni non osservano quanto è stabilito all'art. 25, punto 4°, ultimo capoverso delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci » relativamente alle schede d'assegno con avviso di incasso quietanzato, il cui ammontare non è stato ancora pagato ai mittenti.

Si rammenta, pertanto, che tali schede devono essere trasmesse all'ufficio assegni e statistica di Torino, previa opportuna annotazione sulla matrice rispettiva, dopo trascorsi sei mesi od un anno (secondo che trattasi di assegni gravati su trasporti in servizio italiano od internazionale), dalla data dei rispettivi trasporti senza che i mittenti siansi presentati per la riscossione delle somme loro spettanti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *ed al personale delle gestioni.*

Circolare N. 104. (M. C.).

Limitazione dei trasporti per l'estero. - Condizioni speciali per l'esportazione del riso.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270 e Circolare N. 83 del 1914).

La deroga condizionata al divieto di esportazione del *riso*, notificata con la Circolare N. 83-1914, è stata ora disciplinata dal Ministero delle finanze all'intento di assicurare che le spedizioni per l'estero di *riso greggio e lavorato* non abbiano a superare le quantità da esso stabilite per ciascuna circoscrizione doganale, riferibilmente al bimestre novembre-dicembre 1914.

Per quanto riguarda l'accettazione dei trasporti da parte delle stazioni, valgono le seguenti norme:

a) È fatto obbligo al mittente di presentare, insieme ai documenti di trasporto, doganali e di statistica, il *nulla osta*, rilasciato dagli Uffici doganali competenti, indicante la qualità e quantità di riso ammesso all'esportazione, il nome dello speditore, la data del rilascio. Detto nulla osta è autenticato col bollo a calendario.

Poichè è ammesso che gli interessati possano chiedere alle dogane il nulla osta anche a mezzo di telegramma con risposta pagata, la risposta telegrafica affermativa deve considerarsi come un documento equipollente al nulla osta stesso.

Il nulla osta non è valido che per una sola spedizione, anche se questa è costituita da una quantità di riso inferiore a quella per la quale fu rilasciato.

Detto documento ha la validità di giorni dieci dalla data del rilascio; però la merce deve essere consegnata alla stazione di partenza non oltre l'ottavo giorno da tale data.

Le stazioni devono perciò rifiutare i trasporti presentati posteriormente, considerando scaduta la concessione.

Per i telegrammi con risposta affermativa si considera come data di emissione del nulla osta quella del telegramma.

b) Sul nulla osta o sulla risposta telegrafica affermativa, le stazioni mittenti debbono indicare il giorno in cui hanno ricevuto in consegna la merce, valendosi all'uopo della seguente dizione: « Merce consegnata il giorno . . . . », convalidando la dichiarazione medesima col bollo ad umido e con la firma del Capo stazione o del Capo gestione o di chi per essi.

c) Qualora entro dieci giorni dalla data di emissione del nulla osta non sia arrivato alla Dogana del confine di terra o di mare nè il riso da esportare, nè una attestazione della stazione mittente da cui risulti che il riso fu ad essa consegnato ed accettato per la spedizione entro gli otto giorni, la Dogana considererà come non emesso il nulla osta, e decaduta la concessione fatta all'interessato.

Eppertanto le stazioni mittenti, a richiesta degli interessati, sono tenute a rilasciare l'attestazione di consegna che dovrà essere

così formulata: « In base al nulla osta N. . . . presentato dalla Ditta . . . . furono accettati il giorno . . . . quintali . . . riso per la spedizione a . . . . . . ».

L'attestazione può essere data dalla stazione alla Dogana anche telegraficamente, a spese però dell'interessato.

d) Il nulla osta (o la risposta telegrafica affermativa) deve scortare il trasporto sino al confine di terra od al porto d'imbarco e viene colà ritirato dalla Dogana.

e) L'accettazione dei trasporti da parte della ferrovia ha luogo a tutto rischio e pericolo dei mittenti.

Si raccomanda alle stazioni l'esatta e scrupolosa osservanza delle dette norme per quanto le riguarda onde evitare responsabilità nel caso di giacenze dei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 105. (C. M.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270 e Circolare N. 102 del 1914).

A seguito delle comunicazioni fatte con le Circolari N. 76, 83, 88, 93, 99 e 102-1914, si notifica quanto appresso:

I trasporti di *rottami di ottone e di bronzo* per l'estero possono accettarsi soltanto verso presentazione da parte dei mittenti di apposito certificato rilasciato dal Ministero delle finanze indicante il permesso di esportazione ed il transito di uscita dal Regno (Vedi telegramma indirizzo VI N. M 5/12/27420/14 del 4 corrente).

È vietata l'esportazione delle *patate*, ferma restando l'autorizzazione di esportare le spedizioni accettate a tutto il 5 corrente. (Vedi Circolare N. 99-1914).

È vietata l'esportazione delle seguenti altre merci (Vedi telegramma indirizzo VI N. M 5/12/6615/14 del 4 corrente):

Stagno,
Nichelio e sue leghe,
Leghe ferro-metalliche,
Gomma elastica e guttaperca greggie,
Juta greggia,
Benzolo,
Carni ovine e bovine in scatole, od altrimenti conservate,
Allume di cromo,
Cora di pollame.

Come da telegramma indirizzo VI N. M 5/12/6641 del 6 corrente, è stato rimesso in pieno vigore il divieto di esportazione delle *fave* e dei *ceci* che, come dalla Circolare N. 93-1914, erano stati prima ammessi, in eccezione alla voce generale di legumi secchi.

Avvertesi infine che pei *fagiuoli in scatole litografate*, di cui alla Circolare da ultimo citata, il permesso di esportazione è cessato col 31 ottobre scorso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 106. (C.).

Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

(Vedi Circolare N. 77-1914).

A pagina 43 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » il secondo capoverso del punto « tasse minime » deve essere così modificato:

« Per le merci fruenti delle tariffe speciali N. 2, 3, 4, 5, 6, 7 ed 8 G. V. il prezzo minimo pel percorso su tutte le linee della Società Veneta, esclusa la Thiene-Rocchette-Asiago, è di L. 0.40 per spedizione. Per quest'ultima linea, i prezzi minimi delle dette tariffe speciali sono quelli stessi stabiliti per la rete dello Stato ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

COMUNICAZIONI

Distribuzione delle gratificazioni (dividendo). — Si porta a conoscenza del personale interessato che il Consiglio d'amministrazione ha approvato nella somma di lire 4,086,242 l'importo delle gratificazioni (dividendo) da ripartirsi fra il personale in dipendenza delle economie conseguite sulle spese di personale nell'anno finanziario 1913-14 (art. 3 della legge 13 aprile 1911, N. 310).

Con decreto ministeriale 5 novembre 1914 è stato disposto che anche per l'anno finanziario 1913-14, il dividendo sia, in via transitoria, ripartito, come nei decorsi anni, in proporzione dell'ammontare dello stipendio o della paga aumentato del soprassoldo di legge, tenuto conto dei punti di merito a ciascuno assegnati e con le norme e limitazioni stabilite dal Consiglio d'amministrazione.

Il Consiglio d'amministrazione ha, a sua volta, deliberato che le gratificazioni siano, come nei precedenti anni, distribuite fra gli agenti che hanno conseguito non meno di 76 punti di merito e che siano graduate in modo da assegnare una quota a chi ha riportato 76 punti, aumentando, in proporzione dei punti, fino ad assegnare tre quote a chi ha riportato il massimo di 120 punti.

Riammissione alle gare. — La ditta Giovanni Ricciardi fu Giuseppe da Centurano di Caserta è stata riammessa a fare offerte per contrattazioni di conto della nostra Amministrazione.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
1ª	Delegato supplente	**Lombardini** cav. ing. Martino - Ispettore Capo - Div. Trazione Bologna.	**Diventato Delegato**
5ª	id.	**Murri** Mario - Disegnatore - Off. Veicoli Vicenza.	**Diventato Delegato**
6ª	Delegato	**De Sanctis** Gaetano - Applicato Servizio Ragioneria Roma.	**Diventato Rappresentante supplente**
7ª	Id.	**Cavalieri** Fausto - Aiutante applicato - Serv. Appr. Roma.	**Cavalieri** Fausto - Applicato - Serv. Approv. Roma.
7ª	Id.	**Demartini** Felice - Aiut. Appl. - Div. Mov. Milano.	**Demartini** Felice - Applicato Div. Mov. Milano.
7ª	Delegato supplente	**Biggeri** Ernesto - Aiut. Appl. - Div. Lav. Milano.	**Biggeri** Ernesto - Applicato - Div. lav. Milano.
7ª	Id.	**Cotroneo** Letterio - Aiutante applic. - Div. Veic. Palermo.	**Cotroneo** Latterio - Applicato - Div. Veic. Palermo.
7ª	Id.	**Ruggiero** Nicandro - Aiutante appl. - Uff. Rag. Napoli.	**Ruggiero** Nicandro - Applicato - Uff. Rag. Napoli.
9ª	Delegato	**Gatti** Pietro - Manovale - Div. Traz. Genova - *Richiamato sotto le armi.*	*Sostituito temporaneamente dal Delegato supplente Ottonello Gerolamo.*
18ª	Id.	**Falieri** Raffaele - Macchinista Dep. loc. Bari.	**Diventato Rappresentante supplente**
20ª	Id.	**Ferraris** Giuseppe - Verificatore - Sq. Rialzo Milano C.	**2.7.914 Rinunciatario.**
20ª	Id.	**Sporeni** Dante - Verificarore - Sq. Rialzo Udine.	**15.10.14 Rinunciatario.**

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
20ª	Delegato supplente	**Calegari** Giovanni - Verificatore - S. R. Milano.	**Nominato delegato** *ed incaricato di espletare il mandato anche per la Circoscrizione di Venezia.*
22ª	Delegato	**Bressa** Gio. Batta - Operaio di 1ª cl. - Dep. loc. Roma S. Lorenzo.	*Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Ancona.*
22ª	Id.	**De Nicolò** Pietro - Operaio di 1ª classe - Dep. loc. Torino.	**Diventato Rappresentante**
22ª	Id.	**Pucci** Michele - Operaio di 1ª cl. - Dep. loc. Ancona.	**3.10.1914 Rinunciatario.**
23ª	Id.	**Baluganti** Emirino - Manovale - Dep. loc. Ancona.	**Diventato Rappresentante supplente**
25ª	Delegato supplente	**Lorizzo** Gaetano - Manov. d'officina - Off. Veicoli Taranto.	**Lorizzo** Gaetano - Manovale d'off. - Dep. loc. Taranto.
30ª	Delegato	**Gambin** Eugenio - Capo gestione di 2º gr. - Staz. Vicenza.	**16.9.914 Rinunciatario.**
30ª	Delegato supplente	**Fabbio** rag. Maulio - Applicato Staz. Pontebba.	**Diventato Delegato.**
31ª	Rappresentante supplente	**Colombo** Emilio - Aiut. Appl. Staz. Chiasso.	**Colombo** Emilio - Aiut. appl. - St. z. Pavia.
31ª	Delegato supplente	**Crispo** Cesare - Applicato - Uff. Div. Mov. Milano.	**Crispo** Cesare - Appl. - Serv. Appr. - Roma.
31ª	Id.	**Ionna** Guglielmo - Aiutante applic. - Staz. Cattolica S. G.	**Ionna** Guglielmo - Aiut. Appl. - Staz. Ancona.
31ª	Id.	**Posillipo** Filippo - Aiutante applicato - Uff. Div. Mov. Bari.	**Posillipo** Filippo - Applicato - Uff. Div. Mov. Bari.
31ª	Delegato	**Tunetti** Adolfo - Aiutante applicato - Uff. Div. Mov. Palermo.	**Tunetti** Adolfo - Applicato - Uff. Div. Mov. Palermo.
32ª	Id.	**Spoldi** Giovanni - Capo manovra - St. Milano P. S.	*Incaricato di espletare il mandato anche per la circoscrizione di Genova.*

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	VARIAZIONI
32ª	Delegato	**Toselli** Gio. Batta - Capo sq. manov. - Staz. Asti.	*Rinunciatario del mandato affidatogli per la circoscrizione di Genova.*
33ª	Rappresentante	**Tartaglino** Giacomo - Capo sq. alle merci - Staz. Asti.	*Dimissionario dalla carica di Rappresentante (rimane delegato della Circoscrizione di Torino).*
36ª	Delegato	**Cirrincione** Michele - Manovale - Staz. Palermo C.	**Cirrincione** Michele - Manovale - Palermo P. V.
38ª	Id.	**Gardella** Emilio - Capo conduttore - P. V. Busalla.	**14.10.914 Rinunciatario.**
38ª	Id.	**Pritoni** Medardo - Capo frenatore - P. V. Milano C.	**Diventato Rappresentante supplente.**
38ª	Delegato supplente	**Chiarlo** Pietro - Capo frenatore - P. V. Torino Sm.	**Diventato Delegato**
39ª	Delegato	**Colli** Rodolfo - Guardafreno - P. V. Bergamo.	**Colli** Rodolfo - Conduttore - P. V. Bergamo.
39ª	Id.	**Schiavelli** Alessandro - Guardafreno - P. V. Reggio C.	*Dimissionario dalla carica di Rappresentante e rimasto Rappresentante supplente.*
41ª	Rappresentante	**Romoli** Romeo - Capo sq. operai - Off. loc. Firenze.	**Romoli** Romeo - Capo sq. operai - Serv. Centrale Trazione (Uff. Coll. Milano).

Circolare N. 170R (C.).

Concorso nazionale filodrammatico in Albenga.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata e Ritorno: dal 10 novembre 1914 al 20 gennaio 1915.

Per tutto quando riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80.

Circolare N. 171R (C.).

Congresso nazionale delle associazioni commerciali e industriali italiane in Milano.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima tra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 12 novembre al 15 novembre 1914.

Ritorno: dal 15 novembre al 20 novembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 338. (Bollettino Ufficiale N. 44-1914).

A pag. 1152, 19ª linea, riguardo ai segnali di protezione della stazione di Forgaria-Bagni Anduins, correggere in « 165 » il numero 164,70;

— a pag. 1154 completare l'11ª linea come appresso: « binari merci, uno, allacciato alla I linea, della lunghezza »;

— nell'ultima linea della pag. 1167 correggere Forgiaria in « Forgaria »;

— a pag. 1168, di contro al nome di Moggio, correggere in « 1365 » il penultimo numero 136;

— a pag. 1170, 5ª linea, correggere in « Gemona Ospedaletto » la denominazione Genova Ospedaletto.

Ordine di Servizio N. 342. (Bollettino Ufficiale n. 44-1914) a pagina 1208, nella 6ª linea, correggere Brescia/39 in « Brescia/38 ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno VII - N. 47

19 Novembre 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - 0-89

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Per memoria.

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. 8 *ottobre* 1914, *n.* 1222, *col quale dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'Amministrazione ferroviaria dell'anno finanziario* 1913-14, *è autorizzata la prelevazone di lire* 28.822.000 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372;

Visto l'art. 3 della legge 22 giugno 1913, n. 673, col quale vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1913-14;

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, presentava al 30 giugno u. s. una disponibilità di L. 32.972.000;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici ed il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste, depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n.372, è autorizzata la prelevazione di lire ventottomilioni ottocentoventiduemila (L. 28.822.000) da versarsi all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con imputazione al capitolo 20 dello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione medesima per l'esercizio finanziario 1913-914.

---

(1) Pubblicato nella «Gazzetta ufficiale» del 14 novembre 1914, n. 273.

»	41. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio	91,000 —
»	42. Spese per la sorveglianza dei trasporti . .	83,000 —
»	43. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni	2,000 —
»	44. Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni fra le stazioni internazionali ed il confine	132,000 —
»	45. Spese eventuali	496,000 —
»	46. Servizi accessori ad impresa od in economia	43,000 —
»	47 Servizi speciali marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molo Vecchio	136,000 —
»	48. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553)	131,000 —
»	58. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione	353,000 —
		25,122,000 —

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento unitamente al rendiconto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 ottobre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

RUBINI — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

R. D. 22 *ottobre* 1914, *n.* 1197, *col quale, per i lavori e le forniture da eseguirsi in Tripolitania ed in Cirenaica, il ministro delle colonie ed il governatore sono autorizzati a derogare alle norme degli articoli* 17, 1° *comma, e* 18, 2° *comma del Regio decreto* 11 *gennaio* 1914, *n.* 39, *che approva l'ordinamento amministrativo e contabile della Tripolitania e Cirenaica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 25 febbraio 1912, n. 83;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le colonie;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per i lavori e le forniture da eseguire in Tripolitania e in Cirenaica, dei quali sia disposto l'appalto entro il 31 dicembre 1914, il ministro delle colonie ed il governatore, entro il limite della rispettiva competenza, sono autorizzati a derogare alle norme degli articoli 17, 1° comma e 18, 2° comma del R. decreto 11 gennaio 1914, n. 39.

Art. 2.

Per i lavori e le forniture, dei quali sia stato disposto l'appalto entro il termine di cui all'art. 1, la cauzione da prestarsi a garanzia degli obblighi contrattuali potrà essere stabilita in un minimo del 5%.

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » del 6 novembre 1914, n. 266

La quota delle cauzioni già costituite, eccedente il 5% dell'importo netto dell'appalto, potrà, su domanda delle imprese interessate, essere vincolata a garanzia di nuovi appalti che le medesime imprese assumessero per opere e forniture da eseguire in Tripolitania e in Cirenaica e che fossero stati disposti entro il 31 dicembre 1914.

Art. 3.

Per i lavori e le forniture aggiudicati a Cooperative e loro Consorzi, i cui appalti siano stati disposti entro il termine stabilito all'art. 1, la cauzione sarà costituita mediante ritenuta del 5 % sull'importo di ogni rata, e sarà svincolata dopo il collaudo.

Art. 4.

Qualora, nei contratti già stipulati al momento della emanazione del presente decreto, per l'esecuzione di lavori e forniture da eseguire in Tripolitania e in Cirenaica, non fosse pattuito alcun pagamento in conto prima della liquidazione finale, il ministro ed il governatore, nel limite della competenza rispettiva, potranno, su domanda delle imprese, autorizzare pagamenti rateali, in ragione dei lavori eseguiti ed accertati e dei materiali forniti e non per anco definitivamente collaudati, nella misura che riterranno conveniente, e che non potrà mai eccedere i nove decimi delle somme giustificate, al netto delle ritenute prescritte dalle disposizioni vigenti per la colonia, per i contratti il cui importo non oltrepassi le 50,000 lire; e i diciannove ventesimi, per i contratti d'importo superiore a tale somma.

Qualora i pagamenti in acconto siano già pattuiti nei capitolati speciali, il governatore potrà, su domanda delle imprese, ridurre alla metà l'ammontare delle rate; ma ciascuna rata così ridotta non dovrà essere inferiore a L. 1500, netta da ogni ritenuta.

Art. 5.

Il presente decreto andrà in vigore a decorrere da oggi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 ottobre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — MARTINI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

R. D. 28 *ottobre* 1914, *n.* 1186, *col quale viene vietata l'esportazione dal Regno di alcune merci* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, e 6 agosto 1914, n. 790, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi RR. decreti 1° e 6 agosto 1914, nn. 758 e 790, sono aggiunte le seguenti: stagno, nichelio e sue leghe, leghe ferro-metalliche, gomma elastica e guttaperca greggie, juta greggia, benzolo, carni ovine e bovine in scatole o altrimenti conservate, patate, allume di cromo, uova.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella «Gazzetta ufficiale» del 4 novembre 1914, n. 264.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 ottobre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA - RAVA - ZUPELLI - VIALE - CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

R. D. 13 *novembre* 1914, *n.* 1232, *col quale si vieta la rispedizione all'estero con le forme del transito doganale o del trasbordo, delle merci cui sia vietata l'esportazione dal Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i Nostri decreti 1° e 6 agosto 1914, nn. 758 e 790, e 28 ottobre 1914, n. 1186, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci;

Ritenuto che, per riguardo ai fini dei detti decreti, deve considerarsi come esportazione, a tutti gli effetti dei decreti stessi, anche la rispedizione all'estero delle merci arrivate ad un porto dello Stato con destinazione per l'Italia o senz'altra destinazione certa;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli degli affari esteri e di agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le merci delle quali sia vietata l'esportazione dal Regno non possono essere rispedite all'estero con le forme del transito doganale o del trasbordo, quando siano arrivate ad un porto dello Stato con polizza che ne indichi la destinazione fissata dall'origine per l'Italia o manchi di destinazione certa.

A tal fine i carichi muniti di polizza all'ordine, senza originaria destinazione nominativa all'estero, e quelli muniti di semplice polizza al portatore, sono considerati come destinati all'interno dello Stato.

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » del 13 novembre 1914, n. 272.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale del Regno* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — SONNINO — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine Generale N. 13. (R.)

Fondi di scorta per le piccole spese d'ufficio.

I fondi occorrenti per le piccole spese di ufficio sono assegnati ai Capi dei Servizi, delle Unità speciali e dei dipendenti Uffici, nella misura per ciascuno di essi fissata dal Consiglio di amministrazione.

I relativi mandati di anticipazione sono intestati alla qualità ufficiale dei funzionari delegati a provvedere al pagamento delle spese e debbono indicare la deliberazione del Consiglio che ha approvato tale forma di pagamento. Un estratto della deliberazione deve corredare il mandato.

Coi fondi di scorta per le piccole spese d'ufficio possono essere pagate anche quelle a carico di terzi per stipulazione di contratti pei quali la parte contraente abbia fatto il prescritto deposito della somma sufficiente a coprire le spese medesime.

Da tale deposito preventivo si potrà prescindere quando trattisi di contratti e convenzioni per servizio cumulativo di corrispondenza o di scambio merci con Amministrazioni esercenti ferrovie, tramvie, servizi lacuali e marittimi e simili.

Dei fondi anticipati per le spese di cui trattasi non si può fare un uso diverso da quello per cui vennero concessi.

Delle spese sostenute i fondi vengono reintegrati sulla produzione di rendiconto documentato.

I funzionari delegati sono personalmente responsabili delle somme ricevute in anticipazione; quando però la custodia ed il maneggio dei fondi, previo il nulla osta del Capo Servizio, sono affidati ad un agente dipendente dal funzionario delegato, la responsabilità passa all'agente medesimo, restando all'intestatario quella relativa alla vigilanza ed al riscontro che esso deve esercitare sulla gestione, sulla regolarità delle spese liquidate e dei pagamenti ordinati.

È vietato di custodire nelle casseforti numerario e valori di proprietà privata.

La contabilità dei fondi anticipati per le piccole spese d'ufficio sarà regolata dal 1° gennaio 1915 secondo le norme allegate al presente Ordine generale.

L'istruzione N. 14-1906 è abrogata, e sono pure abrogate tutte le disposizioni emanate in proposito, in quanto siano contrarie a quelle stabilite col presente Ordine Generale.

Allegato all'Ordine Generale N. 13-1914.

FERROVIE DELLO STATO

Norme per la contabilità dei fondi di scorta

La contabilità relativa alla gestione dei fondi anticipati per il pagamento delle piccole spese d'ufficio è regolata come segue:

— 1 —

Giornale di Cassa.
Registrazione delle entrate e delle spese.

Tutte le operazioni di entrata e di uscita, ad eccezione delle minute spese di cui al seguente capoverso, devono essere scritturate, man mano che si svolgono, nel *Giornale di cassa*, Mod. R-201.

Le minute spese, quali ad esempio quelle postali, telegrafiche, per rimborso di gite in tram e simili, appena sono state pagate, vanno invece registrate in apposita distinta, il cui importo complessivo sarà poi riportato nel giornale di cassa mensilmente od a periodi più brevi, se occorre, e cioè allorquando si deve provvedere all'emissione del mandato di rimborso.

Una copia di tale distinta deve essere conservata in atti dal gerente il fondo di scorta.

Le registrazioni debbono essere tenute in perfetto corrente, in modo che, in qualsiasi momento, sommando le entrate e le uscite (comprese in queste ultime le minute spese non ancora inscritte nel giornale di cassa) si abbia, per differenza, la situazione precisa del denaro in cassa.

Alla fine di ogni mese il giornale di cassa deve essere chiuso, verificato e firmato dal titolare del fondo di scorta.

— 2 —

Rimborso delle spese fatte col fondo di scorta.

Al rimborso delle spese fatte col fondo di scorta si provvede mediante mandato di pagamento, modulo R-14, da emettersi mensilmente od a periodi più brevi, quando ciò fosse necessario.

Il detto mandato dovrà essere corredato dalle distinte riepilogative, firmate dal titolare dell'Ufficio ordinatore delle spese, e dei documenti giustificativi vidimati da chi ha eseguiti i pagamenti.

I mandati di rimborso devono essere quietanzati dal titolare del fondo di scorta, e nel caso in cui il titolare avesse affidata la custodia ed il maneggio dei fondi ad un suo dipendente, questi deve controfirmarli.

— 3 —

Passaggi per cassa.

Sono da considerarsi « passaggi per cassa » e da inscriversi nel giornale, tutte le somme che, pur non avendo relazione con la gestione del fondo di scorta, possono tuttavia, per opportunità di servizio, essere date in momentanea custodia o comunque pervenire al gerente del fondo stesso per la destinazione di competenza.

Le rimanenze delle paghe insoddisfatte, lasciate in consegna dai pagatori al gestore del fondo di scorta, in base agli elenchi mod. R. 111 od R-200, devono essere portate sul giornale, registrando in una sola cifra gli importi complessivi delle buste R-177 od R-177 *bis* ritirate a fine quindicina od a fine mese. Man mano che le somme vengono erogate debbono portarsi a discarico in uscita, eccezione fatta per le somme incluse nelle buste quindicinali R-177, che, venendo pagate dietro regolare ricevuta rilasciata sul modulo T-421 (pel Servizio Trazione) e V-421 (pel Servizio Veicoli) non debbono essere scaricate individualmente ma bensì complessivamente, a misura che sia completato il pagamento di ciascun modulo T o V-421, citando nella colonna 3 del mod. R-201 il riparto d'Officina, il numero del ruolo di paga e la quindicina alla quale questo si riferisce. Quando invece l'incarico del pagamento delle

somme racchiuse nelle buste R-177 o R-177 *bis* viene affidato ad altro impiegato che non sia quello che gestisce il fondo di scorta, allora non deve farsi alcuna registrazione sul mod. R-201, e se detto incaricato non ha a sua disposizione una cassaforte, deve servirsi di quella in consegna al gestore del fondo di scorta, nella quale le buste devono essere conservate assieme ai relativi mod. T o V-421 o R-200 in uno scompartimento della cassa stessa chiuso con speciale serratura, la cui chiave è da tenersi dal predetto incaricato.

Le somme ricevute in deposito temporaneo per qualsiasi titolo non debbono essere trattenute nella cassaforte più di dieci giorni; conseguentemente quelle che non potessero essere restituite o mandate a destinazione entro tale termine, si devono versare alla cassa del Compartimento o, in mancanza di questa, alla stazione locale con ordine d'introito mod. R-109, salvo disporne l'erogazione al momento opportuno, mediante regolare mandato di pagamento.

Disposizioni speciali per gli Uffici incaricati della stipulazione di contratti.

— 4 —

SPESE PER CONTO DI TERZI NON ANTICIPATE DAI CONTRAENTI.

Pel recupero delle spese di redazione, scritturazione o stampa e registrazione dei contratti e convenzioni per servizio cumulativo di corrispondenza o di scambio merci con Amministrazioni esercenti ferrovie, tramvie, servizi lacuali e marittimi, e simili, quando le spese stesse non siano state anticipate dalla parte contraente, si provvede in via postuma facendo versare gli importi a Cassa mediante ordine di introito, mod. R. 109.

— 5 —

Registro mod. R-201 A.

Gli Uffici incaricati della stipulazione di contratti tengono, per le somme anticipate dalle ditte e per le spese fatte per conto delle medesime, anche il registro mod. R-201 A.

All'inizio delle trattative per la stipulazione di contratti, il funzionario a cui è deferito tale incarico eseguisce il computo preventivo delle spese occorrenti e fa emettere dall'Ufficio competente, sulla cassa o sulla stazione della località ove risiede la ditta contraente o su quella che dalla ditta stessa sarà prescelta, un ordine d'introito mod. R-109 contenente le indicazioni necessarie per identificare il contratto, invitando la ditta medesima a versarne l'importo alla cassa o alla stazione ed a presentare poscia la ricevuta del versamento effettuato (Mod. R-169 o C-304).

Verificandosi eccedenza di spesa rispetto al fondo anticipato dal contraente, si procede analogamente per il versamento suppletorio.

Il funzionario suddetto ritira la ricevuta di cui sopra e rilascia al versante apposita dichiarazione.

Le ricevute mod. R-169, e C-304 devono essere conservate nelle pratiche dei rispettivi contratti.

Nei casi in cui il lavoro di scritturazione, riproduzione disegni, copiatura ecc. sia eseguito durante l'orario normale d'ufficio, la relativa spesa va addebitata alla ditta con mandato d'ordine da imputarsi al conto di spesa « addebiti ad amministrazioni diverse ed a privati, per lavori, forniture e prestazioni » sottoconto « spese per stipulazione di contratti » ed a credito del conto di entrata « ricuperi » del Servizio interessato.

Quando invece il lavoro di cui sopra, non potendo essere compiuto durante l'orario d'ufficio, dovesse essere dato a cottimo, la spesa si addebita alla ditta con lo stesso ruolo di paga col quale si effettua il pagamento agli agenti che hanno eseguito il lavoro, (agenti di grado inferiore all'8°), imputandola direttamente col ruolo al conto innanzi citato.

Il pagamento agli agenti deve giustificarsi con l'apposita distinta dimostrativa dei contratti pei quali si corrisponde il cottimo (distinta mod. R.-202) da allegarsi al ruolo.

— 6 —

CONTABILIZZAZIONE DELLE SOMME VERSATE DAI CONTRAENTI E DELLE RELATIVE EROGAZIONI.

Le somme introitate direttamente dalle casse o ad esse versate dalle stazioni per spese di stipulazione contratti o per diritti di scritturazione, copia, riproduzione disegni ecc., sono contabilizzate dalle Ragionerie con le modalità seguite per gli introiti estranei al traffico, ed accreditate dagli Uffici interessati al conto d'entrata « accrediti ed amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni », sottoconto « spese per stipulazione di contratti ».

La liquidazione delle spese addebitate alle ditte deve essere fatta dal funzionario incaricato della stipulazione dei contratti, appena perfezionato l'atto al quale si riferiscono.

Per le spese sostenute col fondo di scorta gli Uffici incaricati della stipulazione dei contratti compilano apposita distinta specificante singolarmente le spese fatte, con l'indicazione dei contratti cui si riferiscono e del corrispondente numero d'ordine progressivo del giornale.

La suddetta distinta, firmata dal funzionario od agente che ha eseguiti i pagamenti, vidimata dal funzionario delegato ai contratti e vistata dal Capo del Servizio o della Divisione, deve essere allegata al mandato di pagamento col quale viene disposto il rimborso al fondo di scorta di cui al punto 2.

La relativa spesa va imputata al conto « addebiti ad amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni », sottoconto « spese per stipulazione di contratti ».

Le eventuali eccedenze di somme anticipate devono essere restituite alle ditte interessate, con mandato di pagamento, non appena compilata la liquidazione. Se le eccedenze non superano le lire 5 sono rimborsate col fondo di scorta.

I mandati di pagamento emessi per restituzione di eccedenze vanno imputati al suddetto conto di spesa e dovono essere documentati con l'estratto del conto corrente della ditta, compilato dal funzionario incaricato della stipulazione dei contratti, firmato e vistato come è stabilito per la distinta riepilogativa.

— 7 —

Controllo delle entrate e delle spese per stipulazione di contratti.

Per il riscontro delle entrate e delle spese per conto di terzi concernenti la stipulazione di contratti, gli Uffici contabilità dei Servizi, delle Divisioni ecc. incaricati della registrazione dei mandati sui riassunti mensili, elencano in apposito partitario, da tenersi per ogni fondo di scorta compreso nella rispettiva giurisdizione contabile, tutti gli importi contabilizzati a debito ed a credito dei due conti e sottoconti di entrata e di spesa sovra specificati. La differenza fra i due totali dei conti stessi deve corrispondere al totale delle rimanenze delle somme anticipate dalle ditte e non ancora erogate.

Per il rimborso delle spese sostenute a' sensi dell'art. 21 (4° alinea) delle « norme per la stipulazione dei contratti », l'Ufficio contratti presso la Direzione generale trasmette le distinte mensili agli Uffici che hanno predisposto l'atto di stipulazione, i quali nello stesso giorno in cui ricevono le distinte devono provvedere per le relative registrazioni sul mod. R-201 *A* ed emettere poscia il mandato di pagamento pel rimborso al fondo di scorta dello Ufficio contratti suddetto, della spesa da questo sostenuta per loro conto ed anticipata dai contraenti col deposito inizialmente versato alla cassa od alla stazione.

Al mandato di rimborso va allegata la distinta dell'Ufficio contratti, sulla quale devesi apporre l'indicazione firmata: « provveduto per la registrazione delle spese sul mod. R-201 *A* ».

— 8 —

Disposizione transitoria.

Per provvedere alle spese per stipulazione di contratti di cui al punto 5, sarà aumentato opportunamente, in quanto sia necessariario, l'attuale fondo di scorta assegnato a ciascuno degli Uffici interessati.

Appena ricevuto l'importo del mandato di anticipazione relativo, i rispettivi titolari dei fondi di scorta verseranno alla cassa del Compartimento od alla stazione locale, l'ammontare della rimanenza delle anticipazioni riscosse direttamente dalle ditte per lo stesso titolo e non ancora erogate, e tale versamento sarà accreditato al conto « accrediti ad amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni », sottoconto « spese per stipulazione di contratti ».

Al relativo ordine di introito R-109 dovrà essere allegata una distinta riassuntiva delle risultanze dei conti correnti tenuti per le singole ditte, dimostrante l'esattezza delle somme versate.

Approvato dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 5 novembre 1914.

Mod. R 201

FERROVIE DELLO STATO

(1).. (2)..............

CONTABILITÀ DEI FONDI DI SCORTA

GIORNALE DI CASSA

Fondo di scorta assegnato L. ....
(*Deliberazione del Consiglio d'Amministrazione N.*...... *del*..................)
Variazioni successive

AVVERTENZE

In questo giornale debbono essere registrate, man mano che si svolgono, tutte le operazioni di entrata e di uscita, ad eccezione delle minute spese, come ad esempio quelle postali, telegrafiche, per rimborso di gite in tram e simili, le quali, appena sono state pagate, vanno invece registrate in apposita distinta, il cui importo complessivo sarà poi riportato nel giornale mensilmente od a periodi più brevi, se occorre, cioè allorquando si deve provvedere all'emissione del mandato di rimborso.

Per le modalità circa la tenuta del giornale, veggansi le « Norme per la contabilità dei fondi di scorta » allegate all'Ordine Generale N. 13-1914.

(1) Servizio, Compartimento, ecc.
(2) Divisione, Ufficio, Sezione, ecc.

N. d'ordine	DATA	OPERAZIONI ESEGUITE	Entrata	Uscita	*Annotazioni* e accertamenti in occasione di verifiche del fondo.
1	2	3	4	5	6

MOD. R 201-A.

FERROVIE DELLO STATO

(1) ....

REGISTRO

delle somme anticipate dalle Ditte per stipulazione di contratti e delle spese all' uopo sostenute dall' Amministrazione per conto delle Ditte stesse.

AVVERTENZE

All' inizio delle trattative per la stipulazione di contratti, il funzionario cui è deferito tale incarico, eseguisce il computo preventivo delle spese occorrenti e fa emettere dall' Ufficio competente sulla cassa o sulla stazione della località ove risiede la Ditta contraente o su quella che dalla Ditta stessa sarà prescelta, un ordine d' introito Mod. R 109 contenente le indic oni necessarie per identificare il contratto, invitando la Ditta medesima a ersarne l'importo alla cassa o alla stazione ed a presentare poscia la ricevuta del versamento effe ıato (mod. R 169 o C 304).

Verificandosi eccedenza di spesa rispetto al fondo anti ıato da contraente, si pr ede analogamente per il versamento suppletorio.

Il funzionario suddetto ritira la ricevuta del versamento e rilascia al versante apposita dichiarazione.

Il funzionario medesimo deve impostare o fare impostare, sotto la sua responsabilità, nel presente modulo le partite relative alle somme versate dai contraenti ed alle corrispondenti erogazioni, secondo le modalità stabilite dalle "**Norme per la contabilità dei fondi di scorta**" allegate all'Ordine Generale N. 13-1914.

(1) Servizio, Compartimento, ecc.
(2) Divisione, Ufficio, Sezione, ecc.

Ordine di Servizio N. 361. (M. L.).

Trasformazione del bivio Cadore in raddoppio.

(Vedi Ordine Generale N. 10-1912).

Dal giorno 1° dicembre 1914 il bivio Cadore, di cui l'Ordine Generale N. 10-1912, sarà trasformato in raddoppio con gli impianti risultanti dallo schizzo allegato al presente Ordine di Servizio.

In dipendenza di tale trasformazione, venne provveduto alla sistemazione del segnalamento del raddoppio, spostando opportunamente alcuni segnali, sostituendo i semafori di III^a categoria con semafori di avviso, ed impiantando nuovi segnali a protezione del raddoppio stesso verso Treviso, e per comandare alle partenze del raddoppio verso Treviso.

Inoltre venne spostata la cabina dell'apparato centrale e fu impiantato un ufficio di Movimento.

Il raddoppio Cadore sarà utilizzato per gli incroci e le precedenze dei treni soltanto in caso di bisogno, però gli impianti relativi dovranno essere mantenuti in tali condizioni da poter funzionare regolarmente in qualunque momento col preavviso di 24 ore.

Negli altri periodi di tempo gli aghi di deviazione del deviatoio inserito sulla linea Treviso-Belluno per l'allacciamento, verso Treviso, del fascio con la linea stessa, e le ali semaforiche che comandano ai treni tanto in arrivo che in partenza dal fascio verso Treviso saranno tenuti fuor d'opera, mantenendo in pari tempo chiuso l'ufficio Movimento, mentre i deviatoi del fascio, lato Treviso, verranno assicurati nella posizione per i binari tronchi.

Dallo schizzo allegato risultano il dispositivo degli impianti, la posizione e qualità dei segnali con l'indicazione dei treni cui comandano, i consensi e le comunicazioni esistenti fra i singoli posti, e le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina, e di scorta ai treni, avvertendo che sono segnati in pieno i segnali normalmente in funzione e con semplice contorno quelli da mettersi in opera con l'attivazione del raddoppio.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Venezia.*

Ordine di Servizio N. 362. (M. C.).

Ammissione al servizio merci della stazione di Candida.

(Vedi Ordine di Servizio N. 91-1907).

A datare dal 21 novembre 1914 la stazione di Candida, della linea Foggia-Bari, attualmente ammessa al trasporto di viaggiatori e bagagli con qualche limitazione, viene abilitata ai trasporti a carro completo delle merci a G. V., P. V. A, e P. V. Ord., e del bestiame, in servizio interno e cumulativo italiano, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e di scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono, beninteso, per le merci a P. V. Ord., delle corrispondenti quote di diritto fisso.

La detta stazione è stata ora dotata dei seguenti impianti, in aggiunta al binario d'incrocio preesistente:

di un III binario per sosta e precedenza treni, della lunghezza utile di m. 415,37;

di un piano caricatore scoperto della lunghezza di m. 18,20, con carico di fianco e corrispondente binario merci allacciato al binario in 1ª linea.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (Edizione giugno 1914 » a pag. 17, di fronte al nome della stazione di Candida, aggiungere nelle colonne 81. 9, 10. 12 e 16 rispettivamente le seguenti indicazioni:

(GS. A. (i) S. B. F.)

e a piè della pagina riportare la seguente nota:

(8) — Limitatamente ai trasporti a vagone completo con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e di scarico a qualunque classe le merci appartengano. verso abbuono. per le merci a P. V. O., delle corrispondenti quote di diritto fisso.

nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio — 1° maggio 1914 — parte seconda » a pagina 18 sostituire l'indicazione LB esposta contro il nome della stazione di Candida con la seguente: LBe - Ve.

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio per la tassazione dei trasporti dei valori e delle merci in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 1° Luglio 1910) », nella sede opportuna, a pag. 5, si dovrà inserire:

Candida . 595 . 247 . 645 .

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 363. (M.).

Cambiamento di nome della stazione di Motta di Foggia.

A datare dal 1° dicembre 1914, la stazione di Motta di Foggia, della linea Ancona-Foggia, assumerà la nuova denominazione di « Rignano Garganico ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche » si dovrà:

alle pagine 39 (ediz. 1914) e 229 (ediz. 1908), depennare il nome della stazione di Motta di Foggia con le relative indicazioni;

alle pagine 49 (ediz. 1914) e 232 (ediz. 1908), inscrivere fra le stazioni di Rifredi e Rignano sull'Arno il nome della stazione di Rignano Garganico con le indicazioni che risultavano per la stazione di Motta di Foggia rispettivamente alle pagine 39 e 229;

a pag. 92, tab. 95 (ediz. 1914), cambiare Motta di Foggia in Rignano Garganico.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di Servizio N. 364. (M. C.).

Servizio merci nella fermata di Morengo.

Dal giorno 21 novembre 1914 la fermata di Morengo, della linea Milano-Verona P. V., attualmente ammessa al servizio dei viggiatori, bagagli, cani, e delle merci a grande velocità limitatamente ai colli non superanti i Kg. 50 ciascuno senza limite di peso per spedizione, viene abilitata anche ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a piccola velocità ordinaria, limitatamente però alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 500 e composte di colli di peso non superiore ai Kg. 100 ciascuno.

Dalla stessa data il servizio della grande velocità nella detta fermata ha luogo con le medesime limitazioni stabilite pei trasporti a piccola velocità ordinaria.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pag. 39, di fronte al nome della fermata di Morengo, si deve nella colonna 8 sostituire il richiamo (1) della lettera G. con il richiamo (10), ed esporre nella colonna 10 l'indicazione O (10), riportando a piè di pagina la seguente nota:

(10) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno.

La modificazione da praticarsi nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (parte seconda) » sarà compresa in detta pubblicazione in corso di ristampa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 365. (C.).

Servizio cumulativo italo-inglese (via Gottardo e Sempione-Lötschberg).

(Vedi Ordine di Servizio N. 389-1914).

Nella tariffa speciale pel trasporto delle merci a grande velocità, in servizio diretto italo-inglese (via Chiasso, Pino, Iselle, Basilea, Anversa od Ostenda) in vigore dal 1° corrente mese, le distanze ed i prezzi, via Pino, riguardanti le sottoindicate otto stazioni devono essere sostituiti, dal ricevimento del presente ordine di servizio, dalle distanze e prezzi, via Chiasso, sottosegnati.

347 Cascina-Chiasso:	1.05	1.75	13.00	10.30	9.55
	13.00	7.63	6.75.		
586 Civitavecchia-Chiasso:	1.90	3.15	18.19	14.69	13.65
	18.19	11.67	10.52.		
382 Empoli-Chiasso:	1.05	1.75	14.16	11.14	10.34
	14.16	8.37	7.45.		
353 Livorno S. Marco-Chiasso:	1.05	1.75	13.29	10.50	9.74
	13.29	7.81	6.93.		
916 Napoli Centrale-Chiasso:	1.90	3.15	23.33	19.83	18.66
	23.33	16.06	14.89.		
342 Navacchio-Chiasso:	1.05	1.75	13.00	10.30	9.55
	13.00	7.63	6.75.		
334 Pisa Centrale-Chiasso:	1.05	1.75	12.71	10.09	9.35
	12.71	7.43	6.58.		
667 Roma Termini-Chiasso:	1.90	3.15	19.52	16.02	14.96
	19.52	12.83	11.66.		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di Servizio N. 366. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

Nella parte II A (fascicolo 1°) della tariffa per il servizio diretto italo-austro-ungarico, sono da introdursi con validità dal 12 ottobre 1914, le seguenti aggiunte:

Pag. 155. TARIFFA ECCEZIONALE N. XXXV (ristampata col 1° supplemento). Inserire, nell'opportuna sede, il nome della stazione di Mähr. Ostrau-Oderfurt coi prezzi appresso indicati:

St. B.	Mähr. Ostrau-Oderfurt (4)	Peri	2.75	—
		Pontebba. . .	2.01	—
		Cormons . .	2.15	—
		Cervignano.	2.29	—

Aggiungere, in calce alla detta pagina, la seguente nota:

(4) Pei soli trasporti di carbone fossile ascritto alle voci 623 e 624. Il carico spetta al mittente.

Pag. 160. TARIFFA ECCEZIONALE N. XLI (ristampata col 2° supplemento). Inserire, nell'opportuna sede, il nome della stazione di Mähr. Ostrau-Oderfurt coi prezzi appresso indicati:

St. B.	Mähr. Ostrau-Oderfurt (1)	Peri	2.75
		Pontebba. .	2.04
		Cormons . .	2.15
		Cervignano.	2.29

Aggiungere, in calce alla detta pagina, la seguente nota:

(1) Pei soli trasporti di coke e formelle di coke. Il carico spetta al mittente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 367. (C.).

Servizi internazionali - Parte II-B fascicolo 1° - Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine.

(Vedi Ordine di Servizio N. 339-1914).

Con decorrenza dal 1° dicembre 1914 la stazione di Augusta viene ammessa al servizio diretto italo-austro ungarico, italo-germanico ed italo-svizzero.

In conseguenza di che, a pag. 23 del predetto elenco, di contro al nome della stazione di Augusta, dovranno essere introdotte le seguenti indicazioni:

Colonne	15 e 21	Km.	1601
»	17 e 23	»	1518
»	18 e 24	»	1419
»	19 e 26	»	1561
Colonna	22	»	1569
»	25	»	1426
»	27	»	1511
»	28	»	1476
»	20		N. 3

In seguito all'apertura all'esercizio della nuova stazione di La Rotta, saranno, con decorrenza dal 1° dicembre, da modificarsi come segue le distanze esposte per la detta stazione alle pag. 80 ed 81 del citato elenco:

Colonna	4	Km.	341
»	5	»	456
Colonne	6 e 21	»	442
»	11, 17 e 23	»	359
Colonna	22	»	410

A pag. 54 di contro al nome della stazione di Cirò, nella colonna 4 dovrà correggersi in 1314 la distanza esposta in 1134.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 368. (C).

Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera per viaggiatori e bagagli, via Sempione, Gottardo e Tirano.

(Vedi Ordini di Servizio N. 190-1913 e 339-1914).

Col 1° novembre 1914 è stato diramato un 1° supplemento alla tariffa del servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera, per viaggiatori e bagagli — edizione 1° luglio 1913 — citata al punto 4° dell'Ordine di Servizio N. 190-1913.

In tale supplemento trovansi indicati gli aumenti apportati ai prezzi dei biglietti della tariffa suddetta in dipendenza dell'applicazione della Legge 23 luglio 1914, n. 742.

Alla correzione, o sostituzione dei biglietti di cui trattasi è stato provvisto in conformità di quanto è detto al riguardo nell'Ordine di Servizio N. 339-1914, capo II-B.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 369. (C.).

Servizi internazionali. Parte II-B. Fascicolo 2° - Prezzi applicabili alla percorrenza italiana.

Con decorrenza dal 1° dicembre 1914, la stazione di Tavernelle d'Emilia viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 6 a P. V., valevole, pei trasporti di canapa, in servizio diretto italo-germanico ed italo-svizzero.

In conseguenza, a pag. 172 del suddetto fascicolo dei prezzi (edizione 1° novembre 1914), dovrà esser introdotta la seguente aggiunta:

Tavernelle d'Emilia	Iselle (S)	2.05
	Pino (S).	1.87
	Chiasso (G.S.). .	1.64
	Peri (G). . . .	1.08
	Pontebba (G) . .	1.95

Con la stèssa data viene ammessa alla Eccezionale N. 8 P. V. (frutta secca), la stazione di Messina Centrale, in servizio diretto italo-austro-ungarico, italo-francese (con la P. L. M.) italo-germanico ed italo-svizzero.

A pag. 191 della citata pubblicazione dovrà quindi introdursi la seguente aggiunta:

Messina Centrale (2)	Ventimiglia (P).	6.64	5.70	—	2.82	2.56
	Modane (P) . .	7.11	6.19	—	2.91	2.62
	Iselle (G.P.S.).	7.06	6.13	—	2.90	2.61
	Pino (S) . . .	6.92	6.00	—	2.87	2.59
	Chiasso (G.S.) .	6.71	5.78	—	2.84	2.57
	Peri (A.G.) . .	6.31	5.37	—	2.77	2.52
	Pontebba (A.G.)	6.89	5.96	—	2.87	2.59
	Cormons (A). .	6.69	5.75	—	2.83	2.57
	Cervignano (A).	6.54	5.60	—	2.81	2.55

A piè della pagina si dovrà inoltre aggiungere la nota:

(2) Non compresa la tassa di trasbordo, per la traversata dello stretto di Messina, (L. 0.50 per tonnellata indivisibile) di cui l'avvertenza 3 c. a pag. 6.

Pure con decorrenza dal 1° dicembre, la stazione di Augusta viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 11 a P. V. valevole pel trasporto di vini, ecc., in servizio italo-austro-ungarico, italo-germanico ed italo-svizzero.

A pag. 231 del volume dei « Prezzi » dovrà introdursi la seguente aggiunta:

Augusta (3)	Iselle (S) . . .	6.44	—	—	—	—	284.85
	Pino (S) . . .	6.32	—	—	—	—	278.75
	Chiasso (G.S.) .	6.14	—	—	—	—	269.00
	Peri (A. G.) . .	5.77	—	—	—	300.40	252.85
	Pontebba (A. G.)	6.30	—	—	—	327.50	277.20
	Cormons (A). .	6.12	—	—	—	317.95	—
	Cervignano (A).	5.99	—	—	—	311.30	—

A piè della pagina dovrà inoltre aggiungersi la nota:

(3) Non compresa la tassa di trasbordo per la traversata dello stretto di Messina (L. 0,50 per tonnellata indivisibile) di cui l'Avvertenza 3 *c* a pag. 6.

In seguito all'apertura all'esercizio della nuova stazione di « La Rotta » ed al conseguente cambiamento delle distanze dalla stazione medesima ad alcuni transiti di confine, nella tariffa eccezionale N. 5, a pag. 159, dovranno, con decorrenza dal 1° dicembre, sostituirsi, ai prezzi esposti per la detta stazione, i seguenti:

La Rotta	Iselle (S). . .	2.45
	Pino (S) . . .	2.29
	Chiasso (G. S.).	2.03
	Peri (G) . . .	1.98
	Pontebba (G) .	2.89

Con la suddetta validità del 1° dicembre dovranno poi introdursi nel volume surricordato le seguenti variazioni:

Pag. 175 *Tariffa eccezionale N. 7 P. V.*:

Cancellare i prezzi speciali esposti di contro ai transiti di Chiasso Peri e Pontebba per la stazione di Milano Porta Garibaldi

ed inserire nella sede opportuna il nome della stazione di Milano transito (La Librera) con le seguenti indicazioni:

Milano Transito (La Librera) (2)	Chiasso (G). . .	0.45
	Peri (G). . . .	1.30
	Pontebba (G) . .	2.80

Sostituire con la seguente, la nota esposta a piè della pagina:

(2) Prezzi applicabili ai soli trasporti destinati o provenienti dalle stazioni della ferrovia Nord-Milano.

Pag. 226-308 *Tariffa eccezionale N. 11 P. V.* Ai prezzi esistenti nella colonna 4, di contro al transito di Iselle per le stazioni di Catanzaro Sala, Reggio Calabria Centrale e Villa S. Giovanni, esporre il richiamo (3) ed a piè delle corrispondenti pagine la nota seguente:

(3) Prezzo applicabile soltanto in servizio italo-francese con la P. L. M.

Ai prezzi come sopra, esistenti per le stazioni di Giarre Riposto e Siracusa stazione, esporre il richiamo (4) e nelle relative pagine la nota:

(4) Prezzo applicabile soltanto in servizio italo-francese con la P. L. M.

Pag. 325. *Tariffa Eccezionale N. 15 P. V.* Nella intestazione della tariffa aggiungere dopo le parole: « alla Francia (P. L. M.) » quelle: « *alla Germania* ».

Pag. 338. *Tariffa Eccezionale 21 P. V.* Completare l'intestazione della tariffa in : « Piriti di ferro ».

Con decorrenza dal 16 novembre 1914, le nuove distanze ed i nuovi prezzi portati dai fascicoli 1° e 2° della suddetta Parte II-B verranno attuati anche in servizio italo-svizzero.

Col successivo 1° dicembre le distanze ed i prezzi di cui sopra verranno attuati pure in servizio italo-austro-ungarico, italo-germanico ed italo-neerlandese.

In conseguenza, pei predetti servizi, non dovrà più tenersi conto delle disposizioni transitorie di cui sub *A*) e *B*) al punto 30 dell'ordine di servizio 339-1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 24 ottobre 1914 del ministero della Guerra sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato la ditta Giacinto Giudre di Caserta ed i Sigg. Raffaele Piciocchi ed Eugenio Vanorio di Nola, fornitori di calzature.

Il Direttore Generale

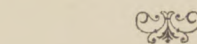
R. BIANCHI

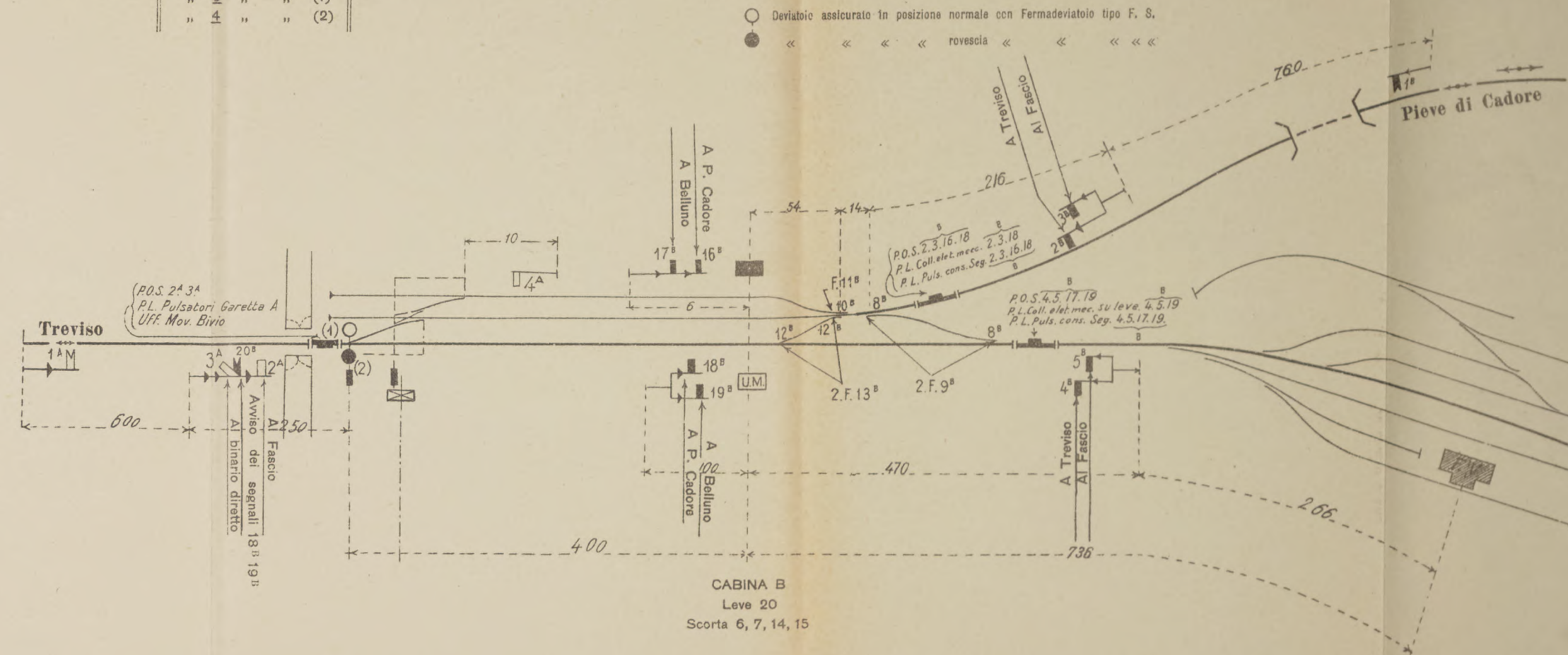
Allegato all'Ordine di Servizio N. 361-1914.

STAZIONE DI BELLUNO

DISTACCO DELLA LINEA PEL CADORE

APPARATI CENTRALI

PIANO SCHEMATICO

Collegamenti fra le leve della Garetta A

Leva 1 vuole 2 o 3
„ 2 „ chiave (2)
„ 3 „ „ (1)
„ 4 „ „ (2)

GARETTA A
Leve a terra N. 4

La garetta A dà il consenso elettrico alla Cabina B mediante istrumento di consenso tipo F. S. sui segnali 2B 4B

Telefono fra il F. V. e la Cabina B
„ fra l'U. M. del bivio e la garetta A
„ „ „ cabina B

Il F. V. dà il consenso elettrico alla Cabina B mediante istrumenti di consenso tipo F. S. sui segnali 2-3-4-5-16-17-18-19.

L'ufficio movimento del bivio dà i consensi alla Garetta A mediante istrumento di consenso tipo F. S. sui segnali 2A 3A

Fot.-Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Roma, 1914

SENTENZE

Contratto di trasporto. - Nota di giacenza. - Ritardo. - Indennizzo. - Diritto ed obbligo del mittente.

Per la elementare norma di interpretazione della legge secondo la quale una disposizione di eccezione alle regole comuni non può applicarsi oltre i casi espressi, non è equiparabile l'ipotesi del ritardo nella resa al destinatario (agli effetti della presunta perdita della merce arrivata oltre le quattro settimane col conseguente diritto del destinatario di rifiutarla), all'altra ipotesi del ritardo nell'invio al mittente della nota di giacenza.

In questo secondo caso non sorge nè la presunzione di perdita, nè il diritto di abbandono. L'avente diritto ha invece sempre l'obbligo di ritirare la merce, salvo ad essere indennizzato pel ritardo col quale egli fu informato della giacenza.

CASSAZIONE DI NAPOLI - sentenza 28 aprile-14 maggio 1914 — Zampogna Giocondo c. Ferrovie dello Stato.

DIRITTO.

Osserva che col ricorso si propone la risoluzione della questione, se l'ipotesi del ritardo della resa al destinatario, agli effetti della presunta perdita della merce contemplata dall'art. 140 delle Tariffe e Condizioni di trasporto per le FF. di S. (allegato D alla legge 25 aprile 1885 N. 3048) si possa equiparare all'altra del ritardo dell'avviso al mittente della giacenza della mrece, per il rifiuto del destinatario, o per non essersi questi trovato, prevista dall'art. 112 delle stesse tariffe e, per conseguenza, se tale presunzione di perdita della merce possa per analogia estendersi dall'una all'altra ipotesi.

Ora una breve disamina delle suaccennate disposizioni delle tariffe varrà a dimostrare che il ritardo nella notifica dello avviso di giacenza non può equipararsi al ritardo nella resa della merce, e che non sorge nel primo caso la presunzione di perdita ed il diritto di abbandono della merce, e quindi la infondatezza del ricorso.

Il suaccennato art. 140 dispone: « Trascorse 4 settimane dal giorno fissato per la resa senza che questa abbia avuto luogo, le cose trasportate si considerano come perdute, e l'Amministrazione, sulla domanda dell'avente diritto, ne corrisponde il valore... ». Con questa disposizione si stabilisce una presunzione di perdita pel caso che il ritardo superi di 4 settimane il termine di resa, stabilito pei trasporti a Grande e a piccola velocità e dagli articoli 58 e 70 delle stesse tariffe.

L'altro art. 112, invece, sanziona che, ove mai il destinatario non si rinvenga, o rifiuti di ritirare la merce, deve darsene avviso al mittente entro le 24 ore in cui il destinatario ha fatto conoscere la sua decisione, o al massimo entro dieci giorni dell'arrivo della merce coll'obbligo dell'Amministrazione del risarcimento dei danni nel caso di ritardo nella notifica di tale avviso.

Come si vede, quindi, si tratta di due disposizioni diverse e riflettenti ipotesi l'una differente dall'altra e l'una non può estendersi all'altra per analogia, in quanto che la disposizione dell'art. 140 succitato è di natura eccezionale, elevando a peresunzione di perdita il caso di ritardo speciale nella resa.

Trattasi di disposizione speciale, con cui si deroga alla legge comune, per la quale qualunque potesse essere il ritardo nella resa, l'avente diritto avrebbe per sempre l'obbligo di ritirare la merce, salvo ad essere indennizzato pel subìto ritardo, e quindi tale disposizione e conseguente presunzione deve essere soltanto limitata alla ipotesi nell'art. 140 su detto preveduta; e quindi non può applicarsi all'ipotesi diversa che la merce sia arrivata a destinazione nei termini, e che sia ritardato soltanto nella notifica dell'avviso di giacenza, omissione codesta che espone le Ferrovie a prestare le indennità normali, e anche possibilmente quelle stabilite dagli articoli 1227 e 1229 cod. civ., nei casi di dolo e di colpa grave.

E ciò per la elementare norma d'interpretazione della legge, che una disposizione formante eccezione alle regole comuni non può applicarsi oltre i casi in essa espressi.

Mancherebbe per la presunzione eccezionale della perdita della merce, la condizione essenziale per essa stabilita, e cioè il ritardo di quattro settimane oltre il termine di resa, ritardo che non può più sussistere dopo che la merce è giunta al destino.

Nè può concepirsi, perciò, che, come assume il ricorrente, la disposizione eccezionale dell'art. 140 sarebbe applicabile alla ipotesi nella quale, anche dopo l'arrivo a destinazione della merce nei termini di resa, si fosse fatto trascorrere il termine di quattro settimane, senza darsi l'avviso della giacenza al mittente nelle 24 ore o nei 10 giorni ai sensi dell'art. 112: inquanto che col ciò ammettere, oltre a venirsi a creare una confusione incompatibile fra le due diverse disposizioni, si verrebbe poi alla conseguenza di rendere inapplicabile quella dell'art. 112 quando trascorsi i termini in essa stabiliti per la notifica dell'arrivo di giacenza si potesse invocare l'altra dell'art. 140.

Nella specie, poi, è incontroverso in fatto, che la merce spedita il 1° ottobre giunse regolarmente a destino il 7 ottobre e che, in conformità di legge, nel successivo giorno 8 ne fu avvertito il destinatario, quindi non si verificò ritardo nello arrivo, e soltanto il ritardo avvenne nella notificazione dell'avviso di giacenza al mittente.

Di tal che, bene fece il Tribunale, con la sentenza denunziata, ed esattamente interessò ed applicò la legge, quando respinse la domanda del ricorrente, per avere il valore intero della merce come perduta, non contentandosi egli della dichiarazione delle Ferrovie di essere pronte a rivalere i possibili danni per il ritardo della spedizione dell'avviso di giacenza.

La sentenza, per ciò, merita di essere riconfermata.

P. Q. M. la Corte rigetta il ricorso.

Contratto a forfait. - Aleatorietà. - Interpretazione di clausole contrattuali. - Insindacabilità in sede di cassazione.

Fissata la natura aversionale del contratto di fornitura ne deriva come conseguenza giuridica ineluttabile che esso presenta la eventualità tanto di un profitto, quanto di una perdita nei riguardi del fornitore.

Il convincimento del Giudice di merito desunto dalla interpretazione dei patti contrattuali è incensurabile da parte del Supremo Magistrato del diritto.

CASSAZIONE DI ROMA - sentenza 19 marzo-2 aprile 1914 - Società Anonima Bortolo Lazzaris c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Osserva che con lettera di obbligo 11 febbraio 1909 la Ditta Bortolo Lazzaris assunse l'appalto della costruzione di 19 baracche, da erigersi ad uso uffici governativi in Messina.

Tra i patti principali erano quelli che le Ferrovie dovevano curare il trasporto dei materiali a Messina entro cinque giorni a partire da quello della regolare consegna ed i giorni impiegati in più non si sarebbero computati nel termine della consegna delle baracche, stabilito in trenta giorni lavorativi, decorrendi dall'8 febbraio;

che il prezzo delle baracche, convenuto in L. 11.500 per ciascuna sarebbe stato pagato entro trenta giorni circa dal collaudo;

che, in caso di ritardo da parte della Ditta nella consegna delle baracche, si sarebbe comminata una multa di L. 50 per ogni baracca e per ogni giorno di ritardo.

Intanto, con citazione 28 giugno 1911, la Ditta Lazzaris convenne l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato dinanzi al Tribunale civile di Roma chiedendo la condanna della convenuta al pa-

gamento di L. 20.000 coi relativi interessi per residuo saldo di corrispettivo dovuto, giusta la suddetta lettera di obbligo; al pagamento di L. 1900 a titolo di compenso per lavori eseguiti in più, e precisamente per la dipintura degli spioventi dei coperti delle baracche; al pagamento di L. 20.000 od altra diversa e più giusta somma a titolo di danni subìti per il ritardo ed il disordine con cui i materiali spediti furono riconsegnati dalle Ferrovie alla Ditta.

Il Tribunale, con sentenza 22-29 maggio 1912, accolse parzialmente le domande, condannando le ferrovie al pagamento delle lire 20.000, residuale prezzo di 19 baracche, con gli interessi commerciali, rigettando gli altri capi.

Avverso tale sentenza si gravarono, in via principale, la Ditta Bortolo Lazzaris ed incidentalmente le Ferrovie dello Stato per il capo col quale erano state condannate al pagamento del residuo prezzo da esse trattenuto a titolo di penalità contrattuali per la ritardata consegna delle baracche e la Corte di appello di Roma II Sezione, con sentenza 8 luglio-7 agosto 1913, respinse entrambe le impugnative confermando la pronuncia di primo grado e dichiarando compensate tra le parti le spese del giudizio.

Contro questa decisione produsse ricorso per cassazione la Società Bortolo Lazzaris, chiedendone l'annullamento per i seguenti due mezzi:

I. Mancata motivazione e contraddizione (art. 517 N. 2 e 7 del cod. di proc. civ. in ordine agli art. 360 e 361 stesso cod.);

II. Violazione degli art. 1218 e segg. del cod. civ. in relazione agli articoli 1123-1124 e segg. stesso cod.

DIRITTO

Considera che la Corte di merito, tenendo presente la clausola della lettera contratto, mercè cui la Ditta si obbligò consegnare 19 baracche ultimate e in condizioni di abitabilità in un termine stabilito e ad un prezzo fatto, fisso ed invariabile, comprensivo di tutte le operazioni occorrenti, dalla provvista del materiale alla sua lavorazione ed all'impianto nella località stabilita dal Genio Civile, trasse la legittima conseguenza che si versava in un con-

tratto aversionale, a forfait. E perciò fissata la natura giuridica del contratto, su cui non è a dubitare, e lo ammette la stessa Ditta, trasse la Corte una altra conseguenza giuridicamente esatta, quella cioè che, essendo tale contratto di natura essenzialmente aleatoria, presenta esso l'eventualità tanto di un profitto, quanto di una perdita. E quindi concluse che veniva meno nella Ditta ogni diritto a risarcimento di danni, essendo essi insiti nell'alea, che è propria di tale specie di contratti.

Questo raziocinio della Corte è fondato esattamente sui principi di diritto, e in fatto, e con ciò non può dirsi che la decisione non sia motivata.

E sarebbe bastato questo per respingere l'appello della Ditta. Ma oltre a ciò, la Corte volle ancora abbondare facendo altre considerazioni, interpretando distesamente le clausole contrattuali per dimostrare quale fu l'intenzione delle parti; fu superflua questa dimostrazione, giacchè le parole erano chiare. Ma in ogni modo la Corte volle avvalorare il suo primitivo concetto traendo il suo convincimento, incensurabile, dalla intenzione dei contraenti, desunta dalle clausole contrattuali. E perciò non commise alcuna violazione degli art. 1218 e seguenti in relazione agli articoli 1123 e 1124 Codice civile.

Che le spese seguono la soccombenza.

P. Q. M. la Cassazione rigetta il ricorso proposto dalla Ditta Lazzaris avverso la decisione della Corte di Appello di Roma 8 luglio-7 agosto 1913 ecc.

ANNO VII - N. 48

26 NOVEMBRE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, novembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

R. D. 1° *novembre* 1914, *n.* 1244, *col quale viene autorizzata la costruzione di alcune ferrovie a cura diretta dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno e col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È autorizzata la costruzione, a cura diretta dello Stato, delle ferrovie Montebelluna-Susegana ed Udine-Maiano e del tronco ferroviario Sacile-Aviano.

Per far fronte agli impegni da assumere nell'esercizio finanziario 1914-915, è autorizzata la spesa di L. 6.540.000 che sarà stanziata nel bilancio del ministero dei lavori pubblici (categoria II - spese di costruzione di strade ferrate).

Con decreto del ministro dei lavori pubblici, in base a perizie da compilarsi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, verrà ripartita la detta spesa fra i diversi tronchi ferroviari da iniziarsi.

Allo stanziamento della residuale spesa di L. 11.400.000 occorrente pel completamento dei tronchi stessi, verrà provveduto, nel limite annuo stabilito con la legge 4 aprile 1912, n. 297, e con l'art. 3 del presente decreto.

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 278 del 20 novembre 1914.

Art. 2.

È autorizzata, per l'esercizio finanziario 1914-915, la maggiore spesa di L. 5,600,000, per provvedere a lavori urgenti o complementari sulle ferrovie, in corso di costruzione a cura diretta dello Stato.

Art. 3.

Per provvedere all'esecuzione di nuovi tronchi o lotti delle ferrovie in corso di costruzione a cura diretta dello Stato, il ministro dei lavori pubblici è pure autorizzato ad assumere, nell'esercizio 1914-915, nuovi impegni sino alla concorrenza di L. 2 milioni 200.000 oltre il limite di 50 milioni annui stabilito con la legge 4 aprile 1912, n. 297.

Corrispondentemente, lo stanziamento di ciascuno degli esercizi 1917-918 e 1918-919 sarà ridotto da lire 50.000.000 a L. 48 milioni e 900.000.

Art. 4.

Con decreto del ministro del tesoro, le somme, di cui ai precedenti articoli, verranno portate in aggiunta a quella stanziata al capitolo n. 269 del bilancio del ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1914-915.

Per la provvista dei fondi, il tesoro è autorizzato ad avvalersi dei mezzi stabiliti dall'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638 e successive.

Art. 5.

Il progetto generale delle linee di cui all'art. 1 compilato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sarà approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Alla esecuzione delle opere relative, potrà provvedersi per tronchi o lotti, in base a perizie redatte dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, da approvarsi con decreto del ministro dei lavori pubblici, mediante trattativa privata, oppure in economia, fermo restando il limite della spesa complessiva di cui allart. 1.

Nei casi in cui i lavori di costruzione siano eseguiti in economia, si provvederà a norma dell'art. 2 del Nostro decreto 1° settembre 1914, n. 920 .

Art. 6.

Per la direzione e sorveglianza dei lavori di costruzione delle ferrovie di cui all'art. 1 del presente decreto e per l'aggiudicazione delle opere relative, quando vi si provvederà in appalto, sono applicabili le disposizioni contenute nei Nostri decreti 28 giugno 1912, n. 728 e 1° settembre 1914, n. 920, in quanto non siano derogate dal presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto avrà effetto dallo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato ,sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI — RUBINI.

Visto, *Il guardasigilli*: DARI.

R. D. 22 *novembre* 1914, *n.* 1278 *che vieta l'esportazione all'estero di alcune merci* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE.

RE D'ITALIA

Visti i RR. decreti 1° agosto 1914, n. 758, 6 agosto 1914, n. 790 e 28 ottobre 1914, n. 1186, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alle merci delle quali fu vietata l'esportazione coi RR. decreti 1° e 6 agosto 1914, nn. 758 e 790, e 28 ottobre 1914, n. 1186, sono aggiunte le seguenti: zinco, antimonio, ottone e bronzo, legname, nitrato di potassio, acqua ragia (olio di trementina), stracci e cascami di lana, vasellina, catrame, rottami di ferro, di acciaio e di ghisa, strutto, lardo, manganese e minerali di manganese, ossa, corna e altre materie affini greggie, amianto e suoi lavori, acido fenico, lamiere di ferro e di acciaio stagnate o zincate.

(1) Pubblicato nella «Gazzetta ufficiale» n. 280 del 23 novembre 1914.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — ZUPELLI — VIALE — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 370. (M. L.).

Attivazione della linea a doppio binario fra Musocco e Lambrate smistamento e delle relative diramazioni per Greco e pei magazzini raccordati di Milano Nuova Centrale.

Con la data che sarà indicata con Circolare compartimentale verranno attivate la nuova linea Musocco-Lambrate smistamento e le relative diramazioni per Greco e pei magazzini raccordati di Milano Nuova Centrale.

Il nuovo tronco di linea a doppio binario in rilevato ed a scartamento normale si stacca dalla stazione di Musocco e attraversando i territori dei Comuni di Musocco, Affori, Greco, Turro e Lambrate, si allaccia, dopo attraversamento a raso della Milano-Venezia, al fascio arrivi della nuova stazione di smistamento presso Lambrate.

In prossimità al ponte sulla strada provinciale per Monza, e precisamente alle progressive Km. 7 + 014 e 7 + 114, si staccano da detta linea, rispettivamente la diramazione verso Greco, pure essa a doppio binario ed in rilevato, ed il binario di allacciamento coi magazzini raccordati della nuova stazione di Milano Centrale viaggiatori attivati il 29 marzo 1914, come da ordine di servizio N. 90-1914.

La lunghezza del tronco Musocco-Lambrate, dall'asse del F. V. di Musocco a quello della traversata a raso sulla Milano-Venezia, è di Km. 11,771.

Esso, come si disse, è tutto in rilevato rispetto al piano della campagna, ha pendenze non superiori al 6 ‰ e si svolge parte in rettilineo e parte in curve di raggio vario con un minimo di m. 400.

Lungo il nuovo tronco esistono varie opere d'arte fra cui: il ponte a sei luci sul nuovo grande viale per Monza; il viadotto di Greco in muratura ,della lunghezza di m. 992,65; quello di Turro, pure in muratura della estesa di m. 344,15; 26 opere d'arte minori; 8 case cantoniere doppie poste alle progressive Km. 1 + 090, 3 + 359, 4 + 541, 6 + 799, 7 + 959, 8 + 949 e 10 + 544.

Lungo il nuovo tronco, non esistono passi a livello, se si esclude quello posto in stazione di Musocco, alla progressiva Km. 5 + 820 della Milano-Rho.

Alla progressiva 1 + 294 del tronco in parola si staccherà mediante bivio il tratto di linea a doppio binario diretto verso il costruendo scalo merci a P. V. di via Farini.

Detto tronco e raccordi vengono assegnati al Compartimento di Milano ed aggregati:

per il Servizio Movimento, al 1° Riparto Movimento (Milano) della Divisione di Milano;

per il Servizio Lavori, alla Sezione Lavori di Milano Ovest, la quale provvederà col proprio personale alla manovra di tutti i segnali e deviatoi interessanti i bivi per Greco e pei magazzini raccordati;

per il Servizio Trazione, al 1° **Riparto (Milano)** della Divisione di Milano;

per il Servizio Veicoli, al Riparto di Milano ed alla squadra di disinfezione di Milano;

per il Servizio Sanitario, all'Ufficio sanitario di Milano.

Le forniture saranno fatte:

per le materie di consumo, dal magazzino Approvvigionamenti di Milano;

per il vestiario uniforme del personale, dal magazzino ex Economato di Torino;

per gli stampati, dal magazzino stampe di Torino;

per gli oggetti d'inventario, dal magazzino Approvvigionamenti di Milano.

Il nuovo doppio bivio di Lambrate sarà considerato facente parte della stazione omonima.

Le stazioni di Musocco, Greco e Lambrate saranno collegate con un circuito telegrafico avente il N. 4206.

Contemporaneamente saranno attivati i seguenti impianti di sicurezza e di segnalamento indicati nell'unito schizzo che forma parte integrante del presente ordine di servizio:

1° I nuovi impianti della cabina di Musocco-Posto di blocco N. 5 della Milano-Rho (al Km. 5 + 852);

2° il posto di manovra con leve a terra presso i bivi Greco e magazzini raccordati (Km. 7 + 030 della nuova linea);

3° il posto di manovra con leve a terra all'estrema della stazione di Greco verso il bivio magazzini raccordati (Km. 4,060 della linea Milano-Chiasso);

4° la cabina posto di blocco N. 5-*bis* al Km. 4,939 della linea Milano-Venezia.

In detto schizzo sono indicati tinteggiati in nero tutti i nuovi segnali che a partire dalla data suddetta verranno attivati; a semplice contorno quelli già esistenti.

Sono inoltre indicate le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

In conseguenza di tale sistemazione restano soppressi i segnali indicati con contorno punteggiato.

Tutti i segnali che nello schizzo non sono d'avviso, sono da considerarsi di 1ª categoria.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 53, 54 *e* 55 *del Compartimento di Milano.*

Ordine di Servizio N. 371. (M. e C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.

Di conformità ad accordi intervenuti con la Società nazionale di ferrovie e tranvie, concessionaria per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, a partire dal 28 novembre 1914, viene attivato, per il transito di Orbetello, il servizio cumulativo pei trasporti fra le ferrovie dello Stato e la predetta ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni di cui in appresso.

DISPOSIZIONI GENERALI.

1. *Innesto della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano con le ferrovie dello Stato.* — La ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano s'in-

nesta con la rete dello Stato nella stazione di Orbetello, la quale diventa per ciò comune con la ferrovia suaccennata. Nella detta stazione l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato eseguirà quindi il servizio anche nell'interesse e per conto della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.

2. *Estensione del servizio cumulativo.* — Salvo le limitazioni, di cui al punto 7, per i trasporti dei viaggiatori, ed al punto 13, pei trasporti di bagagli, cani e velocipedi, le stazioni interne della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O., di bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle F. S., comprese quelle delle linee in esercizio speciale e delle linee complementari sicule esercitate dalle F. S.

Il servizio cumulativo ha pure effetto con le linee Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Lucca-Bagni di Lucca, e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò.

3. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo vengono accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna amministrazione e si effettuano senza rinnovamento di spedizione alla stazione comune di transito.

4. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso separato di ciascuna amministrazione sono le seguenti:

a) per la *rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre amministrazioni italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) per la *ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato con l'imposta erariale del 13 % per i viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali e pei trasporti a G. V., e del 2 % pei trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. Ord., senza gli aumenti stabiliti dagli articoli 14 e 15 della

legge 13 aprile 1911, n. 310, dall'art. 5 della legge 19 giugno 1913, n. 641 e dall'art. 13 della legge 23 luglio 1914, n. 742 è comprese — per quanto riguarda i trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e velocipedi — la tassa e la sopratassa di bollo, di cui gli art. 14 e 15 della legge 14 luglio 1912, n. 835.

I prezzi delle tariffe N. I ed II G. V. sono stabiliti in lire 0,30 per le spedizioni fino a Kg. 10 e in L. 0,50 per le spedizioni da oltre 10 e fino a 20 Kg.

5. *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione 1° gennaio 1909) » ed il « Regolamento per i trasporti militari (edizione 1° luglio 1911) » sono applicabili pei trasporti di servizio cumulativo, anche sul percorso della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano in tutte le loro prescrizioni e modalità, ferma restando la applicazione delle tasse di trasporto per le percorrenze separate di ciascuna Amministrazione.

Per il percorso sulla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano devono essere applicati i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 % e senza gli aumenti stabiliti dagli art. 14 e 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310, dall'art. 5 della legge 19 giugno 1913 n. 641 e dall'art. 13 della legge 23 luglio 1914, n. 742.

I prezzi pei trasporti di viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta, da riscuotersi per il percorso della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, risultano dal prospetto *allegato B*.

6. *Elenco delle stazioni della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, relative distanze dal transito di Orbetello, servizi cui sono abilitate ed impianti di cui sono provviste.* — Le stazioni della ferrovia Orbetello, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto *allegato A* al presente Ordine di servizio.

Trasporti di viaggiatori.

7. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti di corsa semplice per viaggatori ordinari e con biglietti di andata-ritorno risultano dal prospetto *allegato C*.

Il servizio cumulativo per i viaggiatori fruenti delle riduzioni portate dalle concessioni speciali e dal regolamento pei trasporti militari è ammesso fra le stazioni della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, indicate nell'allegato B su accennato, e tutte quelle delle ferrovie dello Stato ammesse al rilascio dei relativi biglietti.

8. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione tanto nelle stazioni della rete dello Stato, quanto nelle stazioni della linea Orbetello-Porto S. Stefano, sono tutti a destinazione fissa, del formato e dei colori in uso per il servizio interno delle ferrovie dello Stato e portano indicato il prezzo per l'intero percorso.

9. *Rilascio e validità dei biglietti.* — I biglietti distribuiti dalle stazioni della linea Orbetello-Porto S. Stefano devono portare un bollo a secco, indicante la data di distribuzione ed il numero della corsa, e sono validi per proseguire dalla stazione di transito di Orbetello col treno coincidente delle ferrovie dello Stato della giornata che sia della categoria ed abbia vetture della classe portata dai biglietti. Salvo le limitazioni e le esclusioni risultanti dall'orario ufficiale.

I biglietti cumulativi rilasciati dalle stazioni della rete dello Stato sono pure essi validi per proseguire dalla stazione di Orbetello col treno coincidente della ferrovia suddetta.

Per l'uso e la validità dei biglietti di andata e ritorno in servizio cumulativo valgono le norme dell'allegato 4 alle tariffe in vigore sulla rete dello Stato.

10. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le penalità per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc. vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il personale di scorta ai treni dovrà presentare i viaggiatori alle stazioni di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del loro viaggio per l'ulteriore percorso.

Le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che dànno motivo all'azione per il rimanente percorso.

TRASPORTI DEI BAGAGLI, CANI, VELOCIPEDI E GIORNALI.

11. *Stazioni ammesse al servizio cumulativo.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo per il trasporto dei bagagli (a tariffa ordinaria), dei cani e dei velocipedi sono le medesime abilitate a tale servizio per i viaggiatori di cui al punto 7.

12. *Registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi.* — La registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi in servizio cumulativo si fa, come i trasporti in servizio interno, con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta la spedizione fino alla stazione destinataria.

13. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi sono da riscuotersi a partenza per tutto il percorso, in base alle tariffe vigenti su ciascuna Amministrazione, ferma l'applicazione della tassa minima di L. 0,75 per spedizione, da computarsi separatamente, per il percorso sulle ferrovie dello Stato e per quello sulla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano. I prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano sono quelli risultanti dall'allegato D al presente Ordine di Servizio.

14. *Penalità ed introiti suppletori.* — Valgono in proposito, anche per il trasporto dei bagagli trasportati nelle carrozze, le disposizioni risultanti dal punto 10 del presente Ordine di Servizio.

15. *Giornali.* — Il servizio cumulativo per i trasporti di giornali è ammesso fra tutte le stazioni delle F. S. e quelle della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.

TRASPORTI A G. V., A P. V. ACC. ED A P. V. ORD.

16. *Trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande che a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci e piccola velocità accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, numerario, carte-valori ed oggetti preziosi, da effettuarsi quest'ultime esclusivamente a grande velocità .

17. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno conformi al modello in vigore sulle ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi si esigerà dai mittenti la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore, esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale di esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

18. *Diritto fisso.* — Ai trasporti in servizio cumulativo sarà applicato il diritto fisso stabilito dalle tariffe in vigore sulle rispettive Amministrazioni, nella misura seguente: per metà a favore delle ferrovie dello Stato e per metà a favore della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, salvo la esazione del diritto fisso supplementare a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato intermedia quando i trasporti interessano più di due Amministrazioni.

19. *Tasse minime.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle ferrovie dello Stato come pure per il percorso cumulato delle ferrovie dello Stato e delle linee Brescia-Iseo, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò, e per intero sulla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.

20 *Carico e scarico.* — La facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a carro completo nelle stazioni della rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico, effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

21. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto franco od in porto assegnato, sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre le tasse di magazzinaggio e di pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle su accennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza d'indicazione da parte della stazione mittente, ne sarà tenuta responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando per altro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare ed invece non riparò all'errore od omissione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Per i casi di false dichiarazioni, previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, le stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni, risultanti dal documento di trasporto, e dal relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere, anche per i trasporti in affrancato, le tasse per il maggior percorso, previste dall'art. 128 delle citate tariffe per i casi d'interruzione di linea.

22. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc. sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa e sopratassa di bollo.

23. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od averie, accertamenti di anormalità od abusi, documenti o formalità doganali, modificazioni al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombature dei carri, ecc. valgono, anche nei rapporti con la ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, le norme vigenti sulle linee della rete dello Stato.

A giustificazione del debito per gli assegni gravanti spedizioni non ammesse al servizio cumulativo e destinate a stazioni della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, la stazione di transito di Orbetello dovrà trattenere la scheda originale e ritirare l'obbligazione dell'assegno dal Delegato della ferrovia stessa sull'apposito modulo C[1]. 466, uniformandosi alle disposizioni, di cui all'art. 30, punto 3, delle norme per il servizio contabile delle gestioni merci, diramate con l'ordine di servizio N. 160 1909.

24. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni, ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni di porto assegnato.

25. *Spedizioni da e per le Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la stazione di Orbetello oppure per le stazioni in contratto con l'Amministrazione destinataria, da cui se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Riguardo ai trasporti da o per l'estero, per i quali la validità della lettera di vettura prescritta dalla convenzione di Berna si estende soltanto al percorso fra la stazione di Orbetello e quella estera partecipante alla convenzione stessa, è stabilito quanto segue:

a) se il trasporto proviene dall'estero con la lettera di vettura diretta, intestata alla stazione comune di Orbetello, se ne effettuerà quivi la rispedizione d'ufficio in servizio interno della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, e ciò anche se il trasporto ha luogo, per il percorso contemplato dalla convenzione di Berna, in base alle tariffe interne estere ed italiane.

b) se il trasporto proviene invece dalla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano ed il mittente ha inteso eseguirlo sotto il regime della convenzione di Berna per il percorso soggetto alla medesima, in tal caso il trasporto stesso giungerà in servizio interno alla stazione di Orbetello, che ne effettuerà la rispedizione per l'estero all'appoggio della lettera di vettura, sia in base alle tariffe interne italiane ed estere (carteggio da ferrovia a ferrovia), sia in base a quelle dirette internazionali, a seconda della richiesta fatta sulla lettera di vettura.

I trasporti esclusi dalla convenzione di Berna e quelli, per i quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro, siccome le ferrovie estere non si prestano ad eseguire d'ufficio la rispedizione ed il ricarteggio, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Per i trasporti in servizio internazionale non si ammette che lo speditore prescriva l'appoggio, invece che alla stazione di Orbetello o al transito di confine, ad un'altra stazione della Rete dello Stato.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Orbetello e i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito con-

tenute nella istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da 'o per l'estero (edizione 1° gennaio 1913).

Si rammenta che per tutti i su indicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione, dovuti in conformità a quanto dispongono l'art. 108 delle tariffe e le prescrizioni delle tariffe internazionali dirette.

26. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che fossero stati inoltrati per una via diversa da quella prescritta e che, sebbene carteggiati regolarmente, pervenissero, in seguito, ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire con lo stesso documento per la via chilometricamente più brève, intercedente fra la stazione che rilevò l'errore e quella dsetinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta, senza tener conto del maggiore percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la rispedizione alla vera destinazione, rivalendosi come spesa anticipata delle tasse e delle spese caricate sul trasporto stesso.

L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalla bolletta di libera circolazione, ecc.

La stazione, alla quale il trasporto doveva realmente pervenire, esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce, ove non fosse avvenuto il disguido, più le altre spese, di cui il trasporto fosse caricato, e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più o in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario. se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede sulle basi pattuite fra le Amministrazioni e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

27. *Scambio ed uso del materiale rotabile, dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — È ammesso il passaggio in servizio cu-

mulative dall'una all'altra Amministrazione dei carri, dei copertoni e degli attrezzi di carico alle condizioni portate dalla apposita convenzione e sotto l'osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre ferrovie italiane concesse all'industria privata.

I carri ammessi a passare da una ferrovia all'altra devono essere completi per il volume della merce o delle merci in essi caricate, o tassati a tariffa di carro completo.

Si fa eccezione per i carri misti carichi di collettame P. V., i quali sono ammessi a passare da una ferrovia all'altra, purchè abbiano un carico di almeno 30 quintali, se diretti alla linea della Società concessionaria, e soddisfino alle condizioni di carico e di itinerario dei carri normali P. V. in vigore sulle ferrovie dello Stato, se diretti alle linee di queste ultime.

I carri della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano potranno utilizzarsi nel ritorno esclusivamente con spedizioni dirette ad una stazione della ferrovia stessa.

È vietato utilizzare con bestiame o con merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi, ecc., i carri della detta ferrovia che fossero con apposita iscrizione assegnati a trasporti delle derrate alimentari.

I carri della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano portano la sigla S. N. F. T. con l'indicazione (Orbetello) per designare il transito al quale debbonsi restituire i carri in servizio cumulativo.

Si richiamano specialmente le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 111-1914 circa gli avvisi M. 99 pei carri di altre Amministrazioni, ritirati dalla circolazione per cause eccezionali, da inviarsi all'ufficio Materiale Mobile di Roma.

I copertoni e gli attrezzi di carico delle due Amministrazioni possono essere restituiti sciolti o impiegati su carri carichi.

Il materiale rotabile dell'Amministrazione F. S. e delle corrispondenti per essere ammesso a circolare sulla linea Orbetello-Porto S. Stefano dovrà avere un peso massimo per asse non superiore a tonnellate 14 $^1/_2$, una distanza fra gli assi estremi non maggiore di metri 5 per veicoli con assi rigidi. Tale distanza è illimitata pei carri a cavallo o portanti il segno ◄○►

28. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere, a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura ed, occorrendo, alla disinfezione dei veicoli, che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Orbetello deve essere accertato, in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, lo stato di pulizia, ed, ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, devono a questa provvedere le stazioni stesse tanto per i carri di ritorno dalla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

Nel caso di carri vuoti non puliti di ritorno dalla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, la stazione di Orbetello deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento, conforme all'allegato A all'Ordine di Servizio N. 111-1914, da inviarsi all'Ufficio Materiale Mobile in Roma.

Per i carri carichi restituiti, in destinazione di una o più stazioni oltre quella di transito, l'accertamento dell'effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione, in cui si effettua il completo carico, compilando e trasmettendo, se del caso, il verbale di accertamento, come sopra è detto.

La stazione di Orbetello deve altresì accertare e segnalare, nei modi su esposti, i casi in cui dalla ferrovia corrispondente siano stati utilizzati, per il trasporto di bestiame o di merci infettanti, carri F. S. od assimilati che non ammettono tale qualità di carico.

Le carrozze, i bagagliai ed i carri arredati pei trasporti militari passati sulla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano e che per malattia contagiosa manifesta o sospetta verificatasi durante il viaggio dovessero essere disinfettati ai sensi delle « Norme di applicazione del regolamento per la disinfezione dei veicoli, ecc., allegato all'Ordine di Servizio N. 394-1912 », devono dalla Ferrovia suddetta essere restituiti chiusi e piombati al transito di Orbetello, che deve fare richiesta della squadra di disinfezione, a mente delle norme predette.

29. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando per i trasporti in servizio cumulativo, provenienti da stazioni interne della ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Orbetello, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

30. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza, che gli uffici e le stazioni di una Amministrazione avessero a mandare agli uffici ed alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo tra la Rete dello Stato e la ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Con le medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

31. *Gestione contabile al transito.* — La stazione di Orbetello F. S., come stazione di transito con la ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registrazione e scritturazione dei trasporti, attenersi alle disposizioni contenute nelle norme contabili per le gestioni di transito, di cui agli Ordini di Servizio N. 160-1909 e N. 101-1914, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti controlli.

Per tutto quanto non è previsto dal presente Ordine di Servizio, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913) » si dovrà:

— a pag. 4, nell'indice delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo, fare la seguente aggiunta:

« *Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie* - Esercizio della linea Orbetello-Porto S. Stefano . . . . pag. 112 »;

— alle pagine 13 e 14 aggiungere, alle sedi opportune dell'elenco alfabetico, i nomi delle stazioni di *Orbetello Città* e di *Porto S. Stefano*, e, di fronte a ciascuna, l'indicazione della pagina 112;

— alle pagine 72, 73, 79 e 98 aggiungere, nell'elenco delle Amministrazioni alle quali è esteso il servizio cumulativo, la indicazione *Orbetello-Porto S. Stefano;*

— nella tavola 1ª della carta annessa al prontuario indicare in rosso la linea *Orbetello-Porto S. Stefano*, nonchè la stazione comune di Orbetello.

Devono inoltre essere fatte le aggiunte, di cui il prospetto « Allegato *B* », nel volume « Prontuario dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento per i trasporti militari (edizione 1° luglio 1913) » ed opportune aggiunte devono pure essere fatte nell' « Elenco delle stazioni della rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi, ecc., ecc., che partecipano alle tariffe speciali N. 1 ed 11 G. V. in servizio cumulativo-ferroviario-marittimo (edizione 1° ottobre 1910) ».

Nella enumerazione dei transiti interni, di cui all'art. 3 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito », si dovrà aggiungere la ferrovia *Orbetello-Porto S. Stefano* con l'indicazione del transito di Orbetello.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914 » si dovrà:

— a pagina 41 aggiungere il richiamo (*d*) di contro al nome della stazione di Orbetello, riportando in calce la seguente nota:

(d) Stazione di transito con la ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 371-1914.*

Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie

Società Anonima sedente in Roma

Direzione dell'Esercizio: Porto S. Stefano

Linea ORBETELLO - PORTO S. STEFANO

Il servizio cumulativo, oltrechè alle Ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate (Parte I, pag. 14), è esteso anche alle linee: Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno, Lucca-Bagni di Lucca e Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Centrale.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze in chilometri dalla stazione di transito di Orbetello
							Piani caricatori		Grue fisse		Bilancie a ponte		Sagoma limite	
		Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonnel.	quantità	portata in tonnel.		
Orbetello Città	Orbetello-Porto S. Stefano	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	—	5
Porto S. Stefano	Orbetello-Porto S. Stefano	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	1	30	—	14

Allegato **B** *all' Ordine di Servizio N. 371-1914.*

Prezzi da riscuotersi per il percorso sulla ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano, pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari ».

STAZIONI	Ferrovia alla quale appartengono	TRANSITI Punti di allacciamento con la Rete dello Stato	Distanze dai transiti in Km.	TARIFFA differenziale B			Tariffa speciale per operai	TARIFFA MILITARE						BAGAGLI Base per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg.	
								pei trasporti soggetti a tassa di bollo			pei trasporti esenti da tassa di bollo			pei trasporti soggetti a tassa di bollo	pei trasporti esenti da tassa di bollo
				I	II	III	III	I	II	III	I	II	III		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Orbetello Città	Orbetello-Porto S.Stefano	Orbetello	5	0. 40	0. 30	0. 20	0. 15	0. 15	0. 15	0. 10	0. 15	0. 15	0. 10	1. 160	1. 130
Porto S. Stefano	Id.	Id.	14	1. 05	0. 75	0. 50	0. 40	0. 45	0. 30	0. 20	0. 40	0. 30	0. 20	3. 248	3. 164

Le indicazioni che precedono sono da inserirsi nell' « Allegato *B* » al « Prontuario dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie » pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1913) ».

Nell' « Allegato A » al detto Prontuario devono aggiungersi le seguenti indicazioni:

(a pag. 12) 1ª finca, *Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie;*

2ª finca, *Orbetello Porto S. Stefano;* 3ª finca, *Tutte le concessioni speciali ed i trasporti militari.*

(a pag. 13) « Avvertenze ».

Bagagli. — Tassa minima per spedizione:

L. 0,75 per le concessioni speciali A e IX;
L. 0,55 pei trasporti militari soggetti a tassa di bollo;
L. 0,50 per la concessione speciale *B* e pei trasporti militari esenti da tassa di bollo.

Allegato C all'Ordine di Servizio N. 371-1914.

Elenco delle stazioni delle Ferrovie dello Stato ammesse al servizio cumulativo con la Ferrovia « Orbetello-Porto S. Stefano » per il trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria delle tre classi:

a) BIGLIETTI DI CORSA SEMPLICE:

Civitavecchia
Grosseto
Livorno C.
Pisa C.
Roma Termini.

b) BIGLIETTI DI ANDATA E RITORNO:

Civitavecchia
Grosseto
Livorno C.
Pisa C.
Roma Termini.

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 371-1914.*

Quote relative al percorso della Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano da riscuotersi per il trasporto in servizio cumulativo dei bagagli, dei cani e dei velocipedi a tariffa ordinaria dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato ammesse al servizio cumulativo a quelle della detta Ferrovia o viceversa.

Dal transito di Orbetello a	Km.	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 kg. Prezzo per tonn.	Cani Prezzo per capo	Velocipedi
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Orbetello Città. . .	5	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	2.320	0.15	0.75
Porto S. Stefano. .	14	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	6.496	0.35	0.75

Tassa minima
- Bagagli, per spedizione L. 0.75
- Cani » » » 0.75
- Velocipedi, per macchina » 0.75

Ordine di Servizio N. 372. (C.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 248-1914).

Dal giorno 1° dicembre 1914, le stazioni di Desenzano e Locate Triulzi saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

Nell'allegato (A) all'Ordine di Servizio N. 186-1910 si devono aggiungere le dette stazioni, e nell'allegato N. 5 alla parte II delle Condizioni e tariffe di cui trattasi, devono introdursi le indicazioni seguenti:

Desenzano. . .	G. P.	Civitavecchia . . .	548	Genova.	267
		Genova (1).	267		
Locate Triulzi	G. P.	Civitavecchia . . .	553	Genova.	142
		Genova (1).	142		

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 373. (C.).

Servizio merci italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 162-1914).

Con validità dal 1° dicembre 1914 sarà pubblicato il 5° supplemento alla Parte II A della tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° gennaio 1912).

Con l'attuazione del supplemento stesso, che sarà posto in vendita nelle stazioni principali al prezzo di L. 0,15, restano abrogati gli Ordini di Servizio emanati anteriormente al 26 novembre 1914, che riguardino la sopra menzionata Parte II A della tariffa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 374. (C.).

Imposta governativa sull'assicurazione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 222-1909).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 222-1909, si avverte che, in dipendenza del R. decreto 22 ottobre 1914, N. 1155, l'addizionale sull'imposta governativa di cent. 12, per ogni lira del premio stabilito per l'assicurazione sul valore dei bagagli e delle merci, è da computarsi nella misura del 5 %, anzichè del 2 %.

Per conseguenza, in aggiunta alla imposta governativa devono essere riscossi centesimi 5 per ogni lira di essa imposta, trascurando le frazioni di centesimo: così, ad esempio, per importi di centesimi 20 fino a 39 si deve riscuotere un centesimo; per importi di centesimi 40 fino a 59, centesimi 2 e così via.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 375. (C.).

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 350-1914).

Col 18 novembre 1914 è stato pubblicato un foglio di aggiunte alla Parte II A della tariffa diretta italo-germanica, comprendente l'ammissione di diverse stazioni Bavaresi, Badesi e Wurtemberghesi alla tariffa eccezionale N. 25 P. V. per cotone greggio.

Tale foglio verrà distribuito dall'Ufficio contabilità prodotti di Firenze nel numero consueto di esemplari, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 10 per esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 376. (C.).

Tariffa locale N. 220 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 269-1914).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 269-1914, si avverte che, non essendo stata ancora completamente sistemata la strada di accesso alla stazione di Cavanella Po, si deve considerare, fino a nuovo avviso, come tuttora esistente nella intestazione delle serie *A*, *B* a), *B* b), *C* a) e *C* b) della tariffa locale N. 220 P. V. l'indicazione della stazione di Loreo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 377. (C.).

Tariffe internazionali.

a) Parte II-B.

Con decorrenza dal 1° dicembre 1914 per alcune stazioni italiane ammesse al servizio italo-neerlandese verranno attuati nuovi prezzi per il transito di Iselle.

In conseguenza, nel fascicolo 2° della suddetta Parte II-B, « Prezzi applicabili alla percorrenza italiana, (Edizione 1° novembre 1914) » dovranno introdursi le seguenti modificazioni:

Per le sottoindicate stazioni, aggiungere, in ordine alfabetico, tra le sigle esposte fra parentesi di contro al transito di Iselle, la lettera *o* nelle tariffe eccezionali sottonotate:

Avenza	Pag.	*328*	Eccez.	16,
Bagni di Lucca	»	*328*	»	16,
Carrara	»	*328*	»	16,
Castellammare di Stabia scalo marittimo	»	*184*	»	8,
Livorno Marittima	»	*118*	speciale di Transito pag. *159* Eccez. 5,	
Livorno Marittima	»	*169*	Eccez.	6, pag. *190*, Eccez. 8, pag. *261* Eccez. 11.
Livorno Marittima	»	*351*	Eccez.	31,
Lucca	»	*190*	»	8, pag. *262* Eccez. 11.
Massa	»	*329*	»	16,
Napoli Centrale	»	*160*	»	5, pag. *169* Eccez. 6, pag. *175* Eccez. 7,
Napoli Centrale	»	*192*	»	8, pag. *351* Eccez. 31,
Napoli Scalo Marittimo (calate orientali e calate occidentali)	»	*160*	»	5, pag. *170* Eccez. 6,
Napoli Scalo Marittimo (calate orientali e calate occidentali)	»	*193*	»	8, pag. *351* Eccez. 31.
Pietrasanta.	»	*329*	»	16.
Roma S. Lorenzo.	»	*162*	»	5, pag. *196* Eccez. 8, pag. *286* Eccez. 11.
Roma Termini.	»	*162*	»	5, pag. *197* Eccez. 8, pag. *286* Eccez. 11.
Roma Trastevere	»	*162*	»	5, pag. *197* Eccez. 8, pag. *286* Eccez. 11,
Sarzana	»	*329*	»	16,
Seravezza Querceta	»	*329*	»	16,
Siena.	»	*296*	»	11,
Signa.	»	*346*	»	27,

A pag. 347, nella tariffa eccezionale 29, dovranno introdursi le seguenti aggiunte:

Civitavecchia-Iselle (o)	3.92
Livorno Marittima-Iselle (o)	2.82
Roma S. Lorenzo-Iselle (o)	4.40
Roma Termini-Iselle (o)	4.37
Roma Trastevere-Iselle (o)	4.33

a pag. 348, nella tariffa eccezionale 30, introdurre:

Civitavecchia-Iselle (o)	2.54
Livorno Marittima-Iselle (o)	1.70
Roma S. Lorenzo-Iselle (o)	2.86
Roma Termini-Iselle (o)	2.84
Roma Trastevere-Iselle (o)	2.81

a pag. 169 nella tariffa eccezionale 6 il richiamo (1) esposto di contro al prezzo speciale per la relazione Napoli Centrale-Iselle, dovrà esser modificato in (4) ed a piè della pagina sarà da esporsi la nota:

« (4) Prezzo applicabile in servizio italo-francese (oltre la P. L. M.) ed italo-neerlandese, alle spedizioni di almeno 10 tonnellate per vagone o paganti le tasse per tale peso minimo ».

Nel fascicolo 1° della succitata Parte II-B, « Elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine », per le

stazioni sottonotate si dovrà, nella colonna 12, ripetere la distanza che figura nella colonna 21.

Avenza
Bagni di Lucca
Carrara
Castellammare di Stabia scalo marittimo
Castellammare di Stabia stazione
Cecina
Civitavecchia
Grosseto
Livorno centrale
Livorno Marittima
Livorno S. Marco
Livorno Torretta
Lucca
Massa
Napoli Centrale
Napoli Scalo Marittimo (calate orientali e calate occidentali)
Pietrasanta
Pisa centrale
Pisa Porta Fiorentina
Pisa Porta Nuova
Roma S. Lorenzo
Roma Termini
Roma Trastevere
Roma Tuscolana
Sarzana
Scafati
Seravezza Querceta
Siena
Signa
Torre Annunziata centrale
Viareggio

b) ISTRUZIONE PER L'ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI MERCI DA O PER L'ESTERO.

Capo III - Pagina 28 - Articolo 18 - *Istradamento dei trasporti.*

Il comma *b*) del punto 3 del suindicato articolo - *Domanda di un determinato itinerario sul percorso estero* - deve essere annullato e sostituito come segue:

« Le stazioni italiane non avranno da preoccuparsi se questo « itinerario corrisponde all'istradamento normale, perchè spetta « allo speditore di assicurarsi, in simili casi, se potranno essere ap- « plicate le tariffe da lui invocate. Se però tali trasporti sono in « porto affrancato, poichè esse stazioni non sono in grado di giudi- « care se ai trasporti medesimi sono o meno applicabili le quote « estere delle tariffe dirette, dovranno eseguirli in base ai prezzi « delle tariffe interne, emettendo la nota di affrancazione per le « tasse relative al percorso estero (Art. 28) ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 378. (C.).

Tariffe speciali comuni pel trasporto a P. V. Acc. delle derrate alimentari in servizio diretto italo-belga-neerlandese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 339-1914).

Col 1° dicembre 1914 verrà pubblicato un 2° supplemento per ciascuna delle tariffe summenzionate, col quale vengono annullati e sostituiti gli elenchi delle stazioni ammesse alle dette tariffe, pubblicati col 1° supplemento in data 1° novembre 1914.

Si richiama l'attenzione degli agenti sui detti nuovi elenchi per quanto riguarda la tassazione e l'istradamento dei trasporti, essendosi ripristinate, per le stazioni al sud di Spezia, le distanze chilometriche per la via di *Iselle*, in sostituzione di quelle via *Chiasso* ultimamente stabilite.

I detti supplementi saranno distribuiti a cura dell'Ufficio contabilità dei prodotti di Firenze e verranno messi in vendita al pubblico, nelle principali stazioni della rete, al prezzo di centesimi 10 per ogni esemplare.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 379. (C.).

Concessione speciale XIV.

(Vedi Ordine di Servizio N. 15-1914).

Nell'elenco delle società ginnastiche ammesse a fruire della Concessione speciale XIV, di cui l'allegato B all'Ordine di Ser-

vizio N. 15-1914, aggiungansi, alla sede opportuna, i seguenti sodalizi:

Sedi	*Denominazioni*
Rio Marina (Portoferraio)	Sezione ginnastica del Circolo ricreatorio privato « Elba »
Dergano (Milano)	Ricreatorio laico Rinascimento

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 108. (S.).

Tariffe, norme e condizioni, e istruzioni relative alla gestione della pubblicità.

Il Consiglio di amministrazione in data 5 novembre 1914 ha approvato le nuove tariffe, le norme e condizioni, e le istruzioni per la gestione della pubblicità nelle stazioni, nei treni, ecc.

Nel comunicare che le norme ed istruzioni suddette saranno distribuite ai capi stazione della rete, sia per l'osservanza delle disposizioni in esse contenute, sia perchè possano fornire notizie e chiarimenti alle ditte locali ai fini della pubblicità, si avverte che l'Amministrazione terrà conto dei capi stazione i quali abbiano provveduto con maggiore zelo agli incombenti relativi alla gestione di cui si tratta, per quei compensi che fosse il caso di accordare.

Circolare N. 109. (C.).

Trasporti militari. - Aumenti di tariffa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 339-1914).

In attesa che il ministero della guerra pubblichi la 1ª appendice al regolamento dei trasporti militari ed in relazione alle leggi 19 giugno 1913, N. 641, e 23 luglio 1914, N. 742, si rammenta che le spedizioni militari di merci, di materiali, di quadrupedi, di veicoli, ecc. per conto dello Stato come quelle di masserizie ecc. in conto particolare dei dipendenti dal detto ministero sono, al pari di tutti gli altri trasporti a tariffa ridotta di cui è cenno nel punto 15 dell'Ordine di Servizio N. 339-1914, soggette:

alla sopratassa per le brevi percorrenze (art. 68 *bis* delle tariffe);

alla sopratassa di stazione (art. 108 *bis* delle tariffe);

all'aumento del 6 per mille, che dal 1° novembre 1914, è esteso, sempre limitatamente al percorso statale, ai trasporti in servizio cumulativo colle ferrovie secondarie, all'aumento del 2 per cento pei trasporti a piccola velocità ordinaria di merci, materiali e masserizie non effettuati o non tassati a carro completo.

Le nuove basi di tariffa coll'aumento del detto 2 per cento sono le seguenti.

	ZONE DI PERCORRENZE IN CHILOMETRI					
	sino a 100	da 101 a 200	da 201 a 300	da 301 a 400	da 401 a 500	oltre 500
Per tonnellata e chilometro . . . . L.	0.0630	0.0630	0.05778	0.0525	0.04728	0.0420
Per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti . . . . . »	6.30	12.60	18.378	23.628	28.356	—
Minima per spedizione »	—	—	—	—	—	0.50

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 110. (C.).

Provvedimenti contro la fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1909).

Avvicinandosi il periodo nel quale ha luogo il commercio delle viti e delle parti di esse, il ministero d'agricoltura, industria e commercio ha fatto presente la necessità della rigorosa osservanza delle disposizioni contenute nel decreto ministeriale 11 agosto 1902 pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 250-1909.

Il detto dicastero ha in pari tempo segnalato che, specialmente dalle provincie di Alessandria, Bergamo, Brescia, Firenze, Milano, Novara, Pavia, Pisa e delle Puglie, si suole, spesso in malafede, spedire viti provenienti da Comuni infetti da fillossera con la dichiarazione non vera di « Legna da ardere », avvertendo che anche con tale dichiarazione le viti non possono essere ammesse alla libera circolazione, ostandovi la tassativa disposizione dell'articolo 1° lettera *a*) del detto decreto, che vieta la esportazione dai comuni infetti o sospetti delle viti e di ogni parte di esse, tanto allo stato verde che secco.

Si fa pertanto viva raccomandazione alle stazioni di attenersi scrupolosamente alle istruzioni impartite con l'accennato Ordine di Servizio.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 111. (C.).

Trasporti a domicilio a Venosa ed a Teramo per Montorio al Vomano.

(Vedi Circolare N. 16-1913).

Il giorno 1° Dicembre 1914 verrà aperta in Venosa l'agenzia di città pel servizio di presa e consegna delle merci a domicilio tra quel comune e la stazione omonima.

Col giorno 30 Novembre 1914 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Teramo ed il comune di Montorio al Vomano, continuando quello tra la stazione stessa e la città omonima.

Nel foglio allegato sono indicate le varianti relative da introdursi sia nel fascicolo « Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio, edizione 1912 », sia nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, edizione giugno 1914 ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

" Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio "

(edizione 1912)

Allegato alla Circolare N. 111-1914.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

AL FASCICOLO

“Norme, condizioni e corrispettivi pei trasporti a domicilio”

(Edizione 1912)

– A pag. 38 dopo il nome della stazione di Venezia, aggiungere le seguenti indicazioni:

Avvertenza a pagina 12	LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
		Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
		presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni lire mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1ª e 2ª	(*) Venosa	0.15	—	0.05	0.25	0.50	0.80	0.50	0.50	0.80	0.30	0.25	

— Alle pag.: 32, 36 e 79 cancellare le indicazioni relative al servizio trasporti a domicilio da Teramo a Montorio al Vomano.

AGGIUNTE E MODIFICAZIONI

al "Prontuario Generale delle distanze chilometriche"

(Edizione 1914)

— A pag. 60 cancellare alla colonna 14, di fianco al nome della stazione di Teramo, il richiamo « (8) » ed a piedi della pagina la relativa nota (8).

— A pag. 63, colonna 14, di fianco al nome della stazione di Venosa, aggiungere l'indicazione « G P ».

Circolare N. 112. (C. M.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270 e Circolari N. 104 e 105 del 1914).

A seguito delle precedenti comunicazioni, e come da telegramma indirizzo VI, N. M/5/12/29023/14 del 24 novembre 1914, si avverte che con R. decreto 22 novembre 1914, N. 1278, è stata vietata dal giorno 24 detto l'esportazione delle seguenti merci:

zinco, antimonio, ottone e bronzo, legname, nitrato di potassio, acqua ragia (olio di trementina), stracci e cascami di lana, vaselina, catrame, rottami di ferro, di acciaio e di ghisa, strutto, lardo, manganese e minerali di manganese, ossa, corna ed altre materie affini greggie, amianto e suoi lavori, acido fenico, lamiere di ferro e di acciaio stagnate o zincate.

Con riferimento poi alla Circolare N. 83-1914, comma *e*), informasi, per notizia, che l'esportazione delle *paste alimentari*, a scarico di bollette di temporanea importazione emesse per grano duro in *diretto arrivo* dall'estero (escluso quindi quello proveniente da depositi d'ogni specie) dal 1° settembre 1914, è stata limitata, per disposizione ministeriale, alla sola metà del prodotto riferentesi alle bollette stesse, e cioè a 30 chilogrammi di pasta per ogni quintale di grano duro temporaneamente importato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Comunicazione.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 5 novembre 1914, n. 5650, del ministro della Guerra, è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti di conto dello Stato, la ditta Gernando Moscatelli & C. di Roma.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

LINEA MUSOCCO - LAMBRATE SMISTAMENTO
IMPIANTI DI SICUREZZA
BIVIO MAGAZZINI RACCORDATI E BIVIO GRECO
POSTO DI MANOVRA Km. 7.030
I segnali A-A'-B-C-D-E-F-G-H, sono manovrati con leve a terra opportunamente collegate con serrature tipo F.S. ai deviatoi m-n-p-q.
Allegato all'Ordine di Servizio N. 370 - 1914.
STAZIONE DI GRECO
F.V. Km. 4.167 da Milano C.
Origine Nuova linea Km. 0.000
POSTO DI MANOVRA
I segnali L.M.N. sono manovrati con leve a terra e collegati alla posizione del deviatoio n.
BIVIO GRECO
POSTO DI MANOVRA
BIV. MAGAZZ. RACCORD.
MAGAZZINI RACCORDATI
NUOVA STAZIONE
DI
MILANO C.
MAGAZZINI RACCORDATI
DOPPIO BIVIO DI LAMBRATE
Km. 4.916 della Milano-Venezia
Km. 11.771 da Musocco
a Limito
a Fascio Lambrate Nuova
a Biv. Greco
a Lambrate
a Bin. Indipendente
CABINA
Posto di Blocco N. 5bis
Km. 4.839
a Linee II e III
a Fascio Merci
STAZIONE DI LAMBRATE
CABINA A
BIVIO MUSOCCO
CABINA
Posto di Blocco N. 5
NUOVO SCALO FARINI
BIV. GHISOLFA
FER. BOVISA
STAZIONE DI MUSOCCO
Fot.-Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Roma, 1914

Circolare N. 22v (M. e V.).

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nello elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 dicembre 1914, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli sopra indicati viene rintracciato, se esso è vuoto, la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta mod. M-318 di cui l'Ordine di Servizio N. 67-1911 scrivendo a mano, nell'apposito spazio, il motivo per cui il veicolo viene destinato all'officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in officina scortato da mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in officina, scortandolo con mod. M.-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri dovranno essere etichettati per la più prossima officina rispetto al luogo dove vengono rintracciati, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli saranno destinati alle officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili, Foggia, Taranto e Palermo, inviandoli a quella più prossima al luogo dove vengono rintracciati.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno esser tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare, così non dovranno esser tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione del Materiale mobile ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione ed al Riparto del Materiale mobile.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per scadenza del periodo di garanzia.

CARRI

F N. 174.827 a 174.829; 174.840 a 174.842; 175.665 a 175.667; 178.002 a 178.004; 178.017 a 178.019; 178.831 a 178.833; 179.000 a 179.002; 179.010 a 179.012; 179.019 a 179.021.

L N. 475.686 a 475.688; 475.697 a 475.699; 475.866 a 475.868; 475.876 a 475.878; 475.880 a 475.882; 475.892 a 475.894; 476.600 a 476.602; 476.610 a 476.612; 479.375 a 479.377; 479.396 a 479.398; 479.750 a 479.752; 479.763 a 479.765; 479.977 a 479.979.

Poz. N. 693.400; 693.403; 693.406.

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42, 45, ai Controllori del materiale.

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Circolare N. 172R (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedire l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
25328	Personale	Ascolese Domenico	Capo musica	Ministero Guerra
731	Famiglia	Assorati Pio	Ufficiale	Ministeso Poste
2990	Personale	Babocci Augusto	Assistente Genio	Ministero Guerra
13181	»	Bertano Matteo	Maresciallo	Ministero Guerra
11052	Famiglia	Bises Salvatore	Ufficiale d'ordine	Ministero Poste
24464	Personale	Bonetti Francesco	Capitano	Ministero Guerra
19910	»	Bonjean Adalgiso	Ufficiale	Ministero Poste
41494	»	Borsarelli di Rifreddo Alfredo	Sottotenente	Ministero Guerra
5123	Famiglia	Busnito Angelo	Sostituto Segretario	Tribunali Militari
4065	»	Cafasi Luigi	Ufficiale	R.R. Poste di Catanzaro
42123	Personale	Caianiello Mario	Sottotenente	Ministero Guerra
18180	»	Chivati Angelo	Commesso	R.R. Poste Milano

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
6055	Personale	Ciances Salvatore	Applicato	Ministero Guerra
34476	»	Cigala Fulgosi Antonio	Tenente	Ministero Guerra
39622	»	Cojanti Ugo	Tenente veterinaio	Ministero Guerra
5387	»	Corsi Mario	Rag. geom.	Ministero Guerra
43850	»	Costa di Trinita Carlo	Sottotenente	Ministero Guerra
20671	»	D'Amato Ferdinando	Commesso	Regie Poste Napoli
17370	»	Danesi Dante	Brigadiere	Regie Poste Milano
7092	Famiglia	De Candia Vincenzo	Maresciallo	Ministero Guerra
3229	»	De Maria Vincenzo	Capo Ufficio	Regie Poste Napoli
12307	»	Fano Michele	Brigadiere	Regie Poste Napoli
18231	Personale			
3781	Famiglia	Ferrantini Edoardo	CapoSezione	Ministero Guerra
11290	Personale	Filippetti Pasquale	Ufficiale	Regie Poste Napoli
19362	»	Fornari Gino	1º Ufficiale	Regie Poste Napoli
7345	»	Franchino Cosimo	Maresciallo	Ministero Guerra
38270	»	Fusi Pietro	Tenente medico	Ministero Guerra
1760	Famiglia	Gabrielli Francesco	Capitano	Ministero Guerra
341	Personale	Gagliardi Cesare	1º Segretario	Ministero Real Casa
32176	»	Galanti Arturo	Cap. cont.	Ministero Guerra
3240	Famiglia	Gatta Francesco	Applicato	Ministero Guerra
8669	Personale	Giaversi Antonio	Maresciallo	Ministero Guerra
39315	»	Grütter Ottorino	Ten. Genio	Ministero Guerra
3596	Famiglia	Ionata Pasquale	Maresciallo	Ministero Guerra
26260	Personale	Lantrua Antonio	Commesso	Regie Poste Genova
5268	»	Licata Emanuele	1º Ufficiale	Regie Poste Caltanisetta
39947	»	Manangioli Guido	Sottotenente	Ministero Guerra
12700	»	Marrese Carlo	Maresciallo	Ministero Guerra

Numero	Personale o di famiglia	CASATO E NOME	Grado	Ufficio
21397	Personale	Masciolini Enrico	Commesso	Regie Poste Perugia
1044	»	Mezzese cav. Emilio	CapoSezione	Ministero Poste
1495	»	Milanesi cav. Ottorino	CapoSezione	Ministero Real Casa
360	Famiglia			
3557	»	Mottironi Giacinto	Applicato	Ministero Guerra
19463	Personale	Negro Giuseppe	Capitano	Ministero Guerra
5165	»	Oberti Pietro	Applicato	Ministero Guerra
5878	Famiglia	Pedaci Giuseppe	Ufficiale	Regie Poste Milano
13519	»	Petrella Ugolino	Ufficiale	Regie Poste Sulmona
4316	»	Petrosenolo Leonardo	Maresciallo	Ministero Guerra
7975	Personale	Pirozzi Domenico	Maresciallo	Ministero Guerra
131	Famiglia	Pisano cav. Alfredo	Maggiore	Ministero Guerra
5793	Personale	Provesi Gaetano	Usciere	Ministero Guerra
40533	»	Puleo Antonio	Sottotenente	Ministero Guerra
30175	»	Radice Alfredo	Tenente	Ministero Guerra
11874	»	Rapelli Giovanni	Maresciallo	Ministero Guerra
12219	Famiglia	Ricchi Romolo	Ufficiale	Ministero Poste
1807	Personale	Rossi Giovanni Battista	Maresciallo	Ministero Guerra
10678	Famiglia	Rui Giovanni	Ufficiale	Regie Poste Treviso
28129	Personale	Salazar Luigi	Ufficiale	Regie Poste Genova
42825	»	Salvati Giovanni	Allievo scuola militare	Ministero Guerra
7254	»	Scotti Uccio Amedeo	Maresciallo	Ministero Guerra
544	Famiglia	Sicher Luigi	Avvocato fiscale	Tribunali militari
7288	»	Silvestri Tullio	Capitano	Ministero Guerra
33574	Personale	Stagni Giuseppe	Capitano	Ministero Guerra
1360	Famiglia	Stuppia Giuseppe	Ufficiale d'ordine	Regie Poste Caltanissetta

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
27727	Personale	Tola Paolo	Tenente	Ministero Guerra
9886	Famiglia	Vecchioni Nicola	Ufficiale	Regie Poste Pisa
6261	Personale	Volpi Telemaco	Ufficiale	Direzione Poste Milano
27151	»	Zallio Giovanni	Commesso	Regie Poste Milano
23008	»	Zanelli Camillo	Commesso	Direzione Poste Genova

SENTENZE

Dazio consumo. - Esenzione dei materiali destinati agli uffici ferroviari, anche se situati entro la cinta dei Comuni chiusi.

a) *l'art. 76 del Regolamento Generale daziario* 17 *giugno* 1909, *N.* 455 *in quanto contiene una limitazione arbitraria dell'art.* 20 *della legge daziaria t. u.* 7 *maggio* 1908, *N.* 248, *è incostituzionale, non essendo stato il regolamento emanato per delegazione legislativa.*

b) *La esenzione accordata dal detto articolo* 20 *ai generi tutti destinati alle ferrovie è di carattere obbiettivo ed assoluto, e deve applicarsi a tutto quanto è destinato all'Amministrazione ferroviaria indipendentemente dalla ubicazione degli Uffici, entro o fuori la cinta daziaria dei Comuni chiusi* (1).

TRIB. CIV. Reggio Calabria 4-11 marzo 1914. — Ferrovie dello Stato contro Comune di Reggio Calabria.

FATTO.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato li 5 ottobre 1912, presentava ricorso al Comune di Reggio Calabria diretto ad ottenere il rimborso di lire 50,23 importo dazio consumo indebitamente pagato su oggetti introdotti nella cinta daziaria di Reg-

(1) Con questa sentenza il Tribunale di Reggio Calabria ha accolta interamente la tesi della piena esenzione daziaria delle Ferrovie, nello stesso senso ammesso recentemente dal Tribunale di Cosenza.

(V. Boll. FF. SS. 1914. IV. 219).

gio e destinati ad Uffici ferroviari non allacciati alla stazione con binario. Il R. Commissario, con deliberazione 31 gennaio 1913, respinse il ricorso e l'Amministrazione ferroviaria con citazione 28 aprile convenne il Comune avanti il Tribunale perchè con sentenza eseguibile provvisoriamente: 1° fosse dichiarata contraria alla legge, arbitraria e nulla ogni imposizione di dazio comunale sulle materie destinate alla costruzione ed esercizio delle ferrovie ovunque introdotte e consumate, così fuori come dentro la cinta daziaria; 2°. fosse dichiarata la immunità ed esenzione delle stesse materie dai dazi comunali tanto in generale per l'art. 20 che in particolare per l'art. 21 della legge e per ogni altra norma di esenzione vigente; 3° fosse il Comune condannato al rimborso dei dazi indebitamente riscossi nella misura di L. 95,12 risultanti da un primo elenco e di ogni altra somma che fosse per risultare da altri elenchi a compilarsi, oltre gli interessi e con la rifusione delle spese ed onorari.

In corso di giudizio venivano presentati un secondo ed un terzo elenco con i quali la somma richiesta era portata a L. 194,89, salvo ogni altra risultanza .

DIRITTO.

L'Amministrazione ferroviaria, a parte le esenzioni speciali di cui all'art. 21, sostiene principalmente che in forza dell'articolo 20 t. u. sui dazî interni di consumo 7 maggio 1908, siano esenti da dazio i materiali e tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle Strade ferrate, e che l'art. 76 del regolamento generale daziario del 17 giugno 1909 il quale subordina l'esenzione al fatto che il consumo avvenga nelle località considerate fuori cinta a termine del successivo art. 85 su cui il Comune poggia la sua difesa, modifica e viola la legge nel suo significato letterale, nei suoi principii logici ed è perciò inattendibile e incostituzionale.

La vertenza è stata già sottoposta alla cognizione di varii Tribunali, ed a quanto risulta è stata sempre risolta a favore dell'Amministrazione ferroviaria, nonostante che il Ministero delle Finanze abbia più volte deciso in senso contrario.

Così la difesa delle Ferrovie ha potuto produrre copia delle sentenze della Corte di Appello di Torino del 30 novembre 1904, dei Tribunali di Milano 21 luglio 1910, di Roma 28 luglio-23 agosto 1910, di Torino 17 maggio 1911, di Cosenza 16 luglio-29 ottobre 1913, mentre la difesa del Comune fa ancora richiamo alle decisioni del Ministero delle Finanze 1° ottobre e 19 dicembre 1913, circa la prima delle quali si ha ora in senso contrario la sentenza del Tribunale di Cosenza, e circa la seconda è in corso giudizio avanti il Tribunale di Perugia.

Le ragioni addotte dall'Amministrazione attrice a sostegno della sua tesi sono tali da convincere ancora del suo buon diritto; e dopo tante ed elaborate ed autorevoli sentenze, sembra superfluo rifare la genesi storica delle varie leggi che si sono succedute in materia. Ai fini della causa basta fissare che il regime daziario in riguardo alle Ferrovie venne ordinato con due ben distinte disposizioni dell'art. 15 della legge 27 aprile 1885, che tuttora permangono immutate nelle leggi vigenti (Testo Unico 7 maggio 1908). Volle il legislatore, nel concedere l'esercizio delle Ferrovie a Società private: 1° che i Comuni non potessero imporre dazio consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle Strade ferrate; 2° che le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze fossero considerate come poste fuori del recinto daziario dei Comuni chiusi.

Nel testo unico sopra indicato, come pure nel precedente del 15 aprile 1907, le due disposizioni furono sistematicamente collocate sotto il titolo « Esenzioni » (art. 20) la prima, e sotto il titolo « Classificazione dei Comuni » (art. 6) la seconda: quale sia il significato e la portata delle disposizioni di legge si rileva dalla evidenza delle loro espressioni letterali, dalle discussioni parlamentari e dai principii che le hanno informate.

La parola della legge quanto alla esenzione è semplice e chiara e non accenna neppur lontanamente ad alcuna limitazione. « I materiali e tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate, è esente da dazio di consumo ». Si volle fare alla Ferrovia una condizione privilegiata che trova la sua giustificazione sia nell'interesse pubblico di un servizio così esteso e così importante, il cui sviluppo occorreva agevolare,

sia nel carattere intrinseco di tale servizio, che avvicinando le distanze, sfugge al concetto di un consumo prettamente locale.

Ma oltre la esenzione *obbiettiva*, determinata dalla sola destinazione dei generi alla costruzione ed allo esercizio della strada ferrata, un altro problema si era affacciato al legislatore fin dalla prima imposizione dei dazi di consumo (Legge 3 luglio 1864).

Come considerare le linee ferroviarie e le stazioni attraverso le quali pur nei Comuni chiusi e dentro la cinta dovevano passare ingenti quantità di merci non destinate a rimanere e ad essere consumate nel Comune? Potevano quelle merci dirette altrove, essere soggette al dazio, o passare con la incomoda formalità del transito? Si impose per ciò il criterio della immunità territoriale, timidamente accennato nelle istruzioni disciplinari 10 luglio 1864, per cui dovevano considerarsi fuori cinta i magazzini degli scali ferroviari per merci destinate altrove, e poi affermato recisamente nel progetto Magliani del 28 marzo 1879 e dalla legge legge del 1885.

E nella relazione che accompagna il progetto Magliani si considerò già che anche nelle stazioni si consumava qualche merce, come petrolio, carbon fossile, ed olii; ma si aggiunse subito che quella parte era assai piccola rispetto a quella introdotta per il consumo in città; alla Camera ed al Senato poi si affermò recisamente che la prima parte dell'art. 15 conteneva una disposizione generale comprensiva di tutte le strade ferrate, comprese od escluse dalle convenzioni, quindi anche quella della Sardegna e del Veneto, e che occorreva provvedere ad evitare le frodi a danno dei Comuni ai quali veniva già sottratta una parte delle loro vendite. Ed appunto per regolare la vigilanza ed impedire le frodi si dispose che con regolamento si sarebbero determinate le dipendenze delle stazioni e si sarebbe regolata la sorveglianza quanto al dazio di consumo.

Il regio Decreto 7 agosto 1884, che approvava il regolamento emanato in forza di legge, confermava che con esso si provvedeva solo alla riscossione del dazio pei generi introdotti dalle stazioni ed alla vigilanza entro le stazioni e nei dintorni, mettendo in evidenza la doppia disposizione della legge; la Direzione Generale delle Gabelle, poi, anche prima che venisse il regolamento, con circolare 6 aprile 1886 aveva ammonito i Comuni che la esenzione

era accordata dalla legge ed era obbligatoria dalla sua entrata in vigore senza punto essere subordinata alla emanazione del regolamento, il cui scopo era delimitato come sopra.

Da tutto quanto si è esposto ne risulta in modo non dubbio che il legislatore volle colla prima disposizione dell'art. 15 sgravare l'esercizio e le nuove costruzioni ferroviarie dall'onere che avrebbero risentito pel dazio sui materiali loro destinati, e con la seconda semplificare il servizio di vigilanza daziaria dichiarando *fuori cinta* le linee e le pertinenze ferroviarie, e provvedere con apposito regolamento a garentire i Comuni dai pericoli di frodi derivanti appunto dalla immunità daziaria accordata a quelle località. L'una è esenzione di carattere assoluto ed intesa ad esclusivo vantaggio della ferrovia, dovunque questa svolga la propria attività; l'altra è immunità territoriale, diretta a facilitare la circolazione delle merci sulle linee ferroviarie ed a garantire al Comune lungo la linea formata dalla stazione e dipendenze la stessa sorveglianza che può esercitare lungo il resto della cinta daziaria.

La prima si attiene alla nozione del diritto al dazio e per l'indole sua non è soggetta a limitazioni di tempo e di luogo, dovendo i generi dichiarati esenti rimanere tali sempre e dovunque sotto l'unica condizione che raggiungano la destinazione a causa della quale la esenzione è dovuta; la seconda riguarda il regime di sorveglianza in rapporto al sistema di riscossione del dazio, e quindi alla esistenza della cinta daziaria nei Comuni chiusi, ed è di sua natura relativa, per modo che tutto quanto si trovi nelle stazioni e dipendenze, a chiunque appartenente, si presume non ancora destinato al consumo locale e non ancora passibile di dazio *ratione loci*.

Se questi sono i principii della legge, è illegale ed arbitrario confondere una esenzione con l'altra, ciò che porta a delle inconseguenze e a degli assurdi. Ed infatti, se non vi fossero Comuni chiusi, l'esenzione territoriale non avrebbe ragione di essere e non per questo verrebbe meno l'esenzione obbiettiva, e d'altra parte se le stazioni e le dipendenze godono della immunità territoriale , non si potrebbe spiegare la immunità obbiettiva limitata a luoghi già esenti perchè considerati fuori cinta. Ed inoltre dove le stazioni o dipendenze non offrono sufficiente spazio agli

Uffici anche di immediata gestione dei servizi attivi, si avrebbe una disparità di trattamento da ufficio ad ufficio, disparità che niente può giustificare. Invece l'esenzione *ratione destinationis* prescinde dalla posizione topografica dei locali ed uffici territoriali, perchè se ciò il legislatore avesse voluto, avrebbe limitato l'esenzione « ciò che viene introdotto nelle stazioni e non avrebbe usato la frase generica » tutto ciò che è destinato all'esercizio delle strade ferrate ». Nè è possibile distinguere ufficio da ufficio della Ferrovia e fare ad essi un diverso trattamento fiscale a seconda della loro situazione, ciò che è puramente accidentale, quando tuttavia gli uffici direttivi amministrativi o esecutivi, concorrono insieme a formare l'esercizio ferroviario, e tutti sono ugualmente necessari pel regolare funzionamento del complicato e gigantesco organismo .

Nulla influisce poi che lo Stato abbia ora assunto direttamente l'esercizio di gran parte delle Ferrovie, che anzi un tal fatto costituisce una ragione di più a favore dell'esenzione obbiettiva; nè può rimproverarsi ad una amministrazione autonoma dello Stato la tutela del proprio interesse anche in opposizione a diverso avviso di altra amministrazione.

E neppure porta a diverso giudizio la disposizione dell'articolo 3° del regolamento 7 agosto 1886 riportato nell'art. 67 del regolamento generale daziario 15 aprile 1897 e nell'art. 115 del regolamento vigente 17 giugno 1909, da cui il Regio Commissario trasse argomento per respingere il ricorso delle Ferrovie. Detti articoli prescrivono che si debbano osservare le norme del transito per i materiali e gli oggetti occorrenti alla costruzione delle strade ferrate, qualora debbano attraversare sulle vie ordinarie il recinto daziario dei comuni chiusi per essere immessi direttamente nelle stazioni della ferrovia o nelle loro dipendenze. Innanzi tutto l'attuale regolamento è con tale disposizione coerente al principio affermato nell'art. 76. Ma se l'art. 115 disciplina il transito degli oggetti e materiali destinati alle strade ferrate, non per questo può dedursi una limitazione all'immunità obbiettiva stabilita dalla legge, in quanto detta disposizione riguarda la vigilanza, allo stesso modo che i generi destinati alle amministrazioni pubbliche, dichiarati esenti per l'art. 21, debbono essere denunziati prima della introduzione nella cinta daziaria.

Rimane a vedere se la disposizione dell'art. 76 del regolamento 17 giugno 1909 debba o no applicarsi dall'autorità giudiziaria. E' notevole che la esplicita limitazione al principio affermato dalla legge appare la prima volta in detto articolo mentre nulla di simile si riscontrava nel precedente regolamento generale del 27 febbraio 1898 e neppure in quello del 1886. E dopo quanto si è dimostrato appare manifesto che la limitazione da esso imposta sia contraria alla lettera ed allo spirito della legge. Ma si adduce in contrario che il potere esecutivo per delegazione legislativa poteva disciplinare e precisare le forme di esenzione sancite dalla legge e che il regolamento costituisce una specie di interpretazione autentica.

Sul primo punto basta osservare che la delega di potestà legislativa non risulta affatto dalle disposizioni cui si allude; infatti l'ultimo comma dell'art. 15 della legge 1885, ripetuto nell'arcolo 73, N. 2 testo unico 15 aprile 1897, nello art. 26 cap. legge 6 luglio 1905 e nello art. 93, n. 2 testo unico 7 maggio 1908, non dà al Governo alcun potere di disciplinare alcuna esenzione obbiettiva accordata dalla legge, ma circoscrive e delimita il compito del regolamento a determinare le dipendenze delle stazioni e regolare la sorveglianza quanto al dazio di consumo, rispetto alla esenzione territoriale come appare luminosamente dall'ar. 26 della legge 6 luglio 1905.

Sul secondo è ovvio che il regolamento può illustrare la legge e dare le norme di dettaglio, ma non mai disporre in modo diverso e contrario, e che la interpretazione autentica è riserbata al potere legislativo .

Nel caso in esame, mentre la legge sancisce che i Comuni non possono imporre dazio di consumo sui materiali e su tutto ciò che è destinato alla costruzione ed allo esercizio delle strade ferrate, il regolamento vuole, per aversi l'esenzione, che l'impiego od il consumo dei generi debba seguire esclusivamente nelle località considerate fuori cinta a termine dell'art. 85 dello stesso regolamento.

Con ciò rimangono fuse le due specie di franchigia daziaria accordate alla ferrovia dalla legge, e da questa tenute distinte, con tale risultato che i generi esenti per destinazione lo saranno solo se consumati nei luoghi dove tutto gode della esenzione per

la finzione della extra territorialità; l'art. 20 sarebbe perciò superfluo e senza significato. Tali censure alla disposizione regolamentare portano ad una sola conclusione; che la disposizione stessa, essendo contraria alla legge, è illegittima ed incostituzionale, e non può quindi essere applicata dall'autorità giudiziaria per il preciso disposto dell'art. 5 della legge 20 marzo 1865 sul contenzioso amministrativo.

Pertanto la domanda attrice deve essere accolta perchè illegittima fu la imposizione del dazio ed indebito il pagamento . . .

P. Q. M. — Il Giudice . . . .

1° dichiara illegittima l'applicazione del dazio di consumo sulle materie destinate ai locali ed uffici ferroviari siti in territorio del Comune di Reggio Calabria, ovunque situati, dentro e fuori la cinta daziaria.

2° condanna in conseguenza il Comune di Reggio Calabria alla restituzione delle somme versate dalla Amministrazione ferroviaria per dazio consumo sui generi introdotti nei locali ed uffici predetti, nelle somme pagate anteriormente ed al pagamento di quelle versate dopo la citazione, salvo errori od omissioni.

Appalti. - Ritardi su gli ordinativi. - Sospensione di lavori. - Capitolato generale amministrativo. - Proroghe. - Esigenze di servizio. - Incompetenza giudiziaria.

Esula dalla competenza giudiziaria il decidere se concorsero, nelle interruzioni e sospensioni di lavori appaltati, vere esigenze di servizio, il giudizio sulle quali è rimesso all'apprezzamento della pubblica amministrazione.

CORTE DI APPELLO DI ROMA. — Sentenza 14 luglio, 5 agosto 1914 - Ferrovie dello Stato contro Frati.

Omissis.

Osserva che cessata la materia del contendere per quanto riflette le domande del Frati relative al collaudo ed alla cauzione, essendosi, come dalle parti si conviene e fu dichiarato dal Tribunale, nelle more del giudizio effettuato il collaudo e restituita la cauzione, la contestazione rimane limitata ai seguenti titoli dettati dallo stesso Frati e cioè:

a) ritardata consegna dei lavori appaltati;

b) smembramento dell'unico lotto appaltato in due singoli lotti eseguiti a grande distanza di tempo l'uno dall'altro;

c) maggiori compensi per aumenti della mano d'opera durante la ritardata esecuzione dei lavori.

d) pagamento a prezzo di tariffa normale dei lavori ordinati in più dall'Amministrazione che nessuna relazione avevano con quelli appaltati.

Osserva sul primo titolo che la relativa domanda deve essere respinta.

Sta in fatto che l'apertura delle offerte ebbe luogo il 23 gennaio 1907 e l'aggiudicazione in favore del Frati nello stesso giorno.

L'approvazione dell'aggiudicazione da parte della Direzione Generale delle Ferrovie ebbe luogo il 23 febbraio successivo ed il deposito della cauzione fu effettuato dal Frati con la polizza in data 27 febbraio.

Il contratto fu stipulato il 10 aprile successivo ed approvato dal Consiglio di Amministrazione il 7 luglio ed infine la consegna dei lavori ebbe luogo il 22 luglio 1907 e cioè in antecedenza alla stessa approvazione definitiva. Non sussiste adunque in fatto il ritardo che l'Impresa lamenta.

In ordine al secondo titolo osserv,a che sussiste in fatto quanto il Frati deduce. E però a rilevare innanzi tutto che l'Amministrazione delle Ferrovie in base all'art. 12 comma 2°, 3° e 4° aveva la facoltà di ritardare le ordinazioni dti lavori ed aggiornare questi fino ad un anno anche nel caso che essi fossero incominciati, senza che l'appaltatore avesse potuto vantare diritti od indennizzo, e soltanto nel caso che l'aggiornamento si fosse protratto oltre l'anno avrebbe avuto diritto alla risoluzione del contratto ed al pagamento a prezzo di tariffa dei lavori regolarmente eseguiti, dedotto il ribasso d'asta, nonchè al pagamento dei materiali utili approvvigionati e piè di lavoro ed accettati a termini di contratto, e ben poteva quindi farli eseguire in due epoche distinte.

Si obbietta però dal Frati che i lavori furono sospesi dal 22 maggio 1907 al 6 giugno 1908 cioè per più di un anno.

Però nessuna conseguenza giuridica può trarsi da tale circostanza in favore della tesi dell'appellante, perchè se il ritardo protrattosi oltre un anno gli avrebbe dato senza dubbio diritto a chiedere la risoluzione del contratto egli di tale diritto non credè avvalersi, avendo eseguito i lavori statigli ordinati oltre tali termini senza alcuna protesta, ciò che fa supporre abbia ritenuto conveniente di eseguirli alle condizioni del contratto onde non può oggi pretendere maggiori compensi od indennizzi di sorta al riguardo.

L'appellante deduce che interpretando in tal guisa il contratto lo si pone in completa balia dell'Amministrazione la quale avrebbe potuto impunemente nuocerlo. Ma a parte che, tale proposito non può ammettersi ad una pubblica amministrazione, basta leggere il cennato patto dodicesimo per rilevare che tale facoltà

di ritardare a lei concessa, è contemplata dal diritto dell'appaltatore di chiedere la risoluzione del contratto, qualora il frapposto ritardo avesse oltrepassato l'anno, facoltà della quale, come si è detto, il Frati non credè di avvalersi. Nè è esatto che egli non fosse stato edotto dell'interruzione del lavoro, avvegnacchè a provare il contrario sta la lettera a lui diretta all'Amministrazione in data 22 settembre 1907 nella quale nel lamentare il frapposto ritardo, avverte che ove non fosse pervenuto l'ordine di consegna del rimanente lavoro, sarebbe stato costretto a ridurre il personale ad un esiguo numero.

Il Frati nega che il ritardo sia stato imposto all'Amministrazione da imprescindibili esigenze di servizio, come questa assume, e chiede di provare con testimoni:

a) che nessuna esigenza di servizio giustificava il ritardo sulla posa degli scambi, binari e traverse;

b) che alla stazione di Magione e nelle stazioni vicine erano giacenti scambi, binari e traverse che potevano essere utilizzate per Perugia;

c) che nei magazzini di Foligno era disponibile una buona scorta di materiale d'armamento;

d) che alla stazione di Perugia erano disponibili i locali da adire a magazzino merci. Ma è chiaro che con le fatte deduzioni il Frati tende a portare la discussione in un ambito che è estraneo al compito dell'autorità giudiziaria, avvegnacchè il giudicare della opportunità o della convenienza di adibire per una stazione anzichè per un altra un determinato materiale, il vedere se un determinato locale già adatto per magazzino merci o per altro uso rientra nel potere discrezionale della Amministrazione alla quale incombe il grave compito di regolare un servizio di sì alta e capitale importanza, qual'è quello dell'esercizio delle Ferrovie.

Le fatte osservazioni bastano per far rilevare l'inammissibilità della dedotta prova testimoniale.

Del pari infondata è la pretesa accampata dal Frati di maggiori compensi per l'aumento della mano d'opera avvenuta durante la ritardata esecuzione dei lavori, in quanto che l'appaltatore ben sapeva che i lavori avrebbero potuto non compiersi nei 150 giorni stabiliti dal contratto, stante la facoltà dell'Amministra-

zione di aggiornarli fino ad un anno (art. 12 del contratto) senza che per questo potesse pretendere indennizzi di sorta, ed era altresì prevedibile che nel frattempo il prezzo della mano d'opera potesse subìre aumento.

Quanto infine riflette, i lavori nuovi dei quali il Frati chiede il pagamento in base alle normali tariffe vigenti, anzichè a quelle del capitolato di appalto, è a rilevare anzitutto che nell'art. 1 del contratto si enumerarono le opere principali che riflettevano l'ampliamento e la sistemazione dei servizi merci e trazione della stazione di Perugia, ciò che significa che, oltre a quelle, altre ve ne erano che per quanto di secondaria importanza pure erano attinenti alle prime.

Or tali lavori secondari consistettero:

a) nel prolungamento del piccolo ponticello di luce m. 0.80 al chilometro 39 + 300,10 in dipendenza della sistemazione del piazzale della stazione;

b) nella copertura di un tratto di fosso in prossimità del vecchio magazzino merci, in dipendenza pure della sistemazione di detto piazzale.

c) nelle opere murarie per l'impianto della piattaforma da m. 9,50;

d) nella costruzione della garretta per deviatore, compresa la demolizione della precedente;

e) nello spostamento del pozzetto per la gru idraulica;

f) nei basamenti per cancelli, lavori tutti di complemento dell'opera appaltata, e che quindi lo appaltatore era tenuto eseguire a prezzi di contratto. Inutile quindi si rivela l'interrogatorio dedotto dal Frati in proposito il quale perciò deve essere respinto.

Che dovendosi per le ragioni addotte respingere il proposto gravame, l'appellante, quale soccombente, deve essere condannato alle spese del presente giudizio.

MASSIMARIO

Espropriazioni per pubblica utilità. - Criteri di valutazione. - Legge 15 giugno 1885 sul risanamento di Napoli, art. 13. - Legge 25 giugno 1865, art. 41.

L'articolo 13 *della legge sul risanamento di Napoli, richiamato per gli espropri ferroviari dall'art.* 77 *della legge* 7 *luglio* 1907 *N.* 429, *è applicabile anche ai fondi rispetto ai quali l'imponibile risulti dall'estimo invece che dal reddito e non sia aggiornato alle attuali condizioni degli immobili censiti.*

L'impianto di una stazione ferroviaria nel centro di una tenuta agricola costituisce un vantaggio immediato e specifico per la parte inespropriata, da calcolarsi ai sensi e per effett dell'art. 41 *della legge* 25 *giugno* 1865 *N.* 2359.

TRIBUNALE DI ROMA - sentenza 1-11 aprile 1914 - Ferrovie dello Stato e Principe Carlo Torlonia.

Pagamento somme. - Assegni. - Impedimenti. - Atti di diffida.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dovendo ritenersi parificata ad ogni altra amministrazione dello Stato, ha facoltà di sospendere i pagamenti di somme, non esclusi gli assegni riscossi sulle spedizioni, quando ne sia stata impedita anche da un semplice atto di diffida, regolarmente notificato, a termini dell'art. 60 *della legge sulla Contabilità dello Stato.*

TRIBUNALE DI REGGIO EMILIA (appello) - sentenza 22-23 luglio 1914 - Ferrovie dello Stato contro Officine Riunite Italiane.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 362. (Bollettino Ufficiale N. 47-1914).

a pagina 1277, nella 21ª linea correggere in 8 il numero 81; nella 23ª linea correggere in « G (8) » l'indicazione « G 8 ».

Ordine di Servizio N. 364. (Bollettino Ufficiale N. 47-1914).

a pagina 1279 nella riga 18ª leggere la nota (10) come segue:

(10) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 e costituiti da colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata

---

*La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, **non assumendosi** l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.*

14-1

ANNO VII - N. 49 3 DICEMBRE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma. dicembre 1914 – Tip. Editrice Nazionale - C-80

Parte terza. - Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

R. D. 23 *novembre* 1914, *n.* 1287, *col quale la facoltà di chiedere anticipazioni a termini dell'art.* 1 *del R. decreto* 18 *agosto* 1914, *n.* 827, *è limitatamente estesa ai concessionari di ferrovie pubbliche per le linee già date in concessione* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 37 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, riguardante il vincolo della parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione a garanzia di operazioni finanziarie con Banche e con Istituti di credito per la provvista di capitali necessari alla costruzione delle linee concesse all'industria privata ed all'acquisto del materiale rotabile;

Visto il R. decreto 8 marzo 1914, n. 428, che detta norme per il pagamento delle sovvenzioni ferroviarie chilometriche vincolate e cedute a terzi, stabilendo che il vincolo apposto con certificati di riconoscimento rilasciati dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici, deve ritenersi definitivo anche nei casi di riscatto da part dello Stato;

Visto il parere del Consiglio di Stato in seduta 24 settembre 1914 espresso nel senso che le somministrazioni fatte in base ai certificati di avanzamento restano garantite dal vincolo apposto sui certificati stessi per la parte di sovvenzione vincolata la quale è dovuta in ogni caso;

Visto il R. decreto 18 agosto 1914, n. 827, che autorizza il Governo a chiedere ai tre Istituti di emissione una somministrazione di 300 milioni di lire di loro biglietti, destinata a fronteggiare domande straordinarie di anticipazioni su titoli di Stato e

(1) **Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 282 del 25 novembre 1914.**

garantiti dallo Stato o su cartelle degli Istituti esercenti il credito fondiario, presentati da Casse di risparmio ordinarie e da Monti di pietà;

Ritenuto che i certificati di avanzamento dei lavori di costruzione, rilasciati a firma dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro e col vincolo di cui al menzionato art. 37 del testo unico di legge 9 maggio 1912, n. 1447, hanno la veste e la efficienza di titoli rappresentativi di crediti verso lo Stato;

Ritenuta la convenienza di agevolare la provvista dei capitali necessari a continuare i lavori già intrapresi di costruzioni ferroviarie;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i tesoro, di concerto con i ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La facoltà di chiedere le operazioni di anticipazione previste dall'art. 1 del R. decreto 18 agosto 1914, numero 827, è estesa, limitatamente ad una somma non superiore a cinquanta milioni di lire, ai concessionari di ferrovie pubbliche, per le linee già date in concessione, su deposito di certificati d'avanzamento dei lavori rilasciati a firma dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro e col vincolo consentito dall'art. 37 del testo unico di legge 9 maggio 1912, n. 1447.

Art. 2.

Con decreto del ministro del tesoro di concerto col ministro dei lavori pubblici verranno stabilite le modalità che si riferiscono alla presentazione dei certificati d'avanzamento, alle operazioni da essi dipendenti, alla durata delle anticipazioni ed a quanto occorre per la esecuzione del presente decreto.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA - CARCANO - CIUFFELLI - CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 1° *novembre* 1914, *n.* 1285, *col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad applicare gradualmente i provvedimenti di tariffa degli art.* 13, 14 *e* 15 *della legge* 23 *luglio* 1914, *n.* 742 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge n. 742 del 23 luglio 1914 concernente disposizioni per il personale delle ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe;

Considerato che le attuali condizioni politiche internazionali non consentono a molte amministrazioni estere, con le quali esistono servizi ferroviari cumulativi, di dare, per la parte loro, piena attuazione ai provvedimenti di tariffa di cui agli art. 13, 14 e 15 della legge citata, nel limite di tempo che l'art. 14 della legge stessa stabilisce in quattro mesi dalla sua promulgazione;

Visto che non è risultato possibile di ultimare nel detto limite di tempo i lavori inerenti all'aumento delle tariffe ridotte di cui al comma *a*) dell'art. 13 della legge suddetta e conseguente applicazione del comma *b*) dell'articolo stesso alle tariffe medesime;

Considerata l'opportunità che gli aumenti di cui al comma *b*) del suddetto articolo sui prezzi dei biglietti di andata e ritorno delle tariffe di cui al comma *e*) dell'art. 14 della legge n. 310 del 1911 non abbiano ad essere superiori a quelli che subiscono i corrispondenti biglietti di andata e ritorno ordinari;

Sentito il Consiglio dei ministri ;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per i lavori pubblici;

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 283 del 26 novembre 1914.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad applicare al di là del limite di quattro mesi previsto dall'ultimo capoverso dell'art. 14 della legge 23 luglio 1914, n. 742, ed in modo graduato, i provvedimenti di tariffa degli art. 13, 14 e 15 della legge stessa che non abbiano avuto applicazione entro il limite di tempo anzidetto.

Art. 2.

I prezzi dei biglietti di andata e ritorno delle tariffe di cui al comma *e*) dell'art. 14 della legge n. 310 del 1911 non dovranno avere in nessun caso, per effetto dell'applicazione del comma *b*) dell'art. 13 della legge n. 742 del 1914, una percentuale di aumento superiore a quella dei corrispondenti biglietti di andata e ritorno ordinari.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° *novembre* 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — CIUFFELLI.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 22 *novembre* 1914, *n.* 1289, *riguardante modificazioni al diritto di statistica in dogana* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduta la legge 19 luglio 1914, n. 694;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il diritto di statistica istituito con l'art. 2 della legge del 25 luglio 1896, n. 324, è applicabile, salve le eccezioni indicate all'art. 2, su tutte le merci che entrano nel Regno o ne escono, con qualsiasi destinazione doganale, escluso il transito ed escluse le merci immesse nei depositi doganali e poi riesportate.

Il detto diritto viene riscosso nella misura fissa di L. 0,10.

a) per ogni tonnellata di peso lordo sulle merci considerate sotto le seguenti voci e sottovoci del testo unico della tariffa generale dei dazi doganali approvato col R. decreto del 28 luglio 1910, n. 577: n. 3-a); 7-b); 37-t/1; 43-b); 44-e); 48; 52-c/1; 54-h)-i); 57; 128; 229-a/1, a/2; 230; 231; 232; 234; 270; 271; 272; 273a); 274; 275-a) c/1; 335; 336; 337; 338; 339 a); 340; 341; 342; 344; 345; 346; 348; 349-a); 360; 364; 392; 408; 409; 410; 453;

(1) Pubblicato nella «Gazzetta ufficiale» n. 283 del 26 novembre 1914.

b) per ogni capo di bestiame considerato sotto i numeri dal 411 al 421 compresi, del detto testo unico della tariffa;

c) per ciascuno dei veicoli considerati sotto i numeri 327, 328, 329 e 330 dello stesso testo unico della tariffa;

d) per ogni tonnellata di sacchi, botti, barili, casse, cestoni e altri simili recipienti, vuoti, qualunque ne sia la classificazione doganale;

e) per ogni quintale di peso lordo su tutte le altre merci.

Art. 2.

Sono esenti dal diritto di statistica:

a) le merci esenti da dazio, per effetto degli articoli 7, 8, 9 e 10 delle disposizioni preliminari alla tariffa doganale e a titolo di agevolezza per il traffico di frontiera e delle zone neutre;

b) le merci estere avariate che, a richiesta dell'importatore, vengono distrutte ai sensi dell'articolo 1 delle citate disposizioni preliminari alla tariffa;

c) le merci spedite in cabotaggio o in circolazione o che rientrano nello Stato dopo il cabotaggio o la circolazione;

d) le merci ricuperate da naufragi o sbarcate per forza maggiore, quando non siano messe in consumo nello Stato;

e) le merci semplicemente trasbordate nei porti dello Stato, anche quando in attesa della nave sulla quale devono essere trasbordate, siano temporaneamente depositate sulle banchine o introdotte in appositi locali in attesa di reimbarco;

f) lo zolfo in esportazione tanto greggio quanto raffinato e il fiore di zolfo;

g) i pacchi postali;

h) le merci ammesse all'importazione e esportazione temporanea a titolo di agevolezza per il traffico internazionale, considerate all'articolo 19, paragrafo 1, lettere *d*), *f*), *g*), *h*) e paragrafo 3, lettere *b*), *d*), *e*), *f*), *g*) delle disposizioni sulle temporanee importazioni ed esportazioni approvate col R. decreto 18 dicembre 1913, n. 1453);

i) i bastimenti e altri galleggianti considerati sotto il n. 333 della tariffa;

l) le spedizioni di merci che, nel complesso, non superino il peso lordo di 20 chilogrammi;

m) tutte le merci che, secondo le vigenti disposizioni, vengono rilasciate senza l'emissione di bolletta doganale.

Art. 3.

Il minimo del diritto di statistica da riscuotere per ogni spedizione è fissato in L. 0,10.

Il diritto di statistica è ugualmente dovuto in L. 0,10 per le frazioni di peso eccedenti la tonnellata o il quintale, secondo che la base per la sua applicazione ai sensi dell'art. 1 sia l'una o l'altra di queste unità di misura. Nel caso in cui in una stessa spedizione siano comprese merci soggette al detto diritto su differente base, le frazioni di peso sono considerate distintamente per ciascuna categoria di merci.

Art. 4.

Le norme per la liquidazione e la riscossione del diritto di statistica e ogni altra disposizione per l'applicazione del detto tributo saranno stabilite con altro decreto Reale, udito il Consiglio di Stato.

Art. 5.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno 1° gennaio 1915 con effetto sino al 30 giugno dello stesso anno e sarà comunicato al Parlamento entro il 30 novembre 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

R. D. 19 *novembre* 1914, *n.* 1290, *riguardante la legalizzazione di firme sugli atti* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduta la legge 19 luglio 1914, n. 694;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto col ministro del tesoro e col ministro di grazia e giustizia e dei culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le firme apposte dai pubblici funzionari e pubblici ufficiali di qualsiasi ordine, nonchè dagli esercenti professioni liberali, sopra atti, certificati, copie ed estratti, devono essere sempre legalizzate col pagamento della tassa di cui al n. 44 della tabella compresa nell'art. 1 della legge sulle tasse per le concessioni governative 19 luglio 1880, n. 5536, allegato *F*, aumentata ai sensi dell'articolo 1 del R. decreto 22 ottobre 1914, n. 1154, quando tali atti, certificati, copie ed estratti, si vogliano presentare a qualunque ufficio pubblico fuori della giurisdizione territoriale, della circoscrizione o del Comune di residenza di chi li ha firmati, salve le esenzioni contemplate dalla detta legge, da leggi particolari, e da trattati o accordi internazionali.

(1) Pubblicato nella «Gazzetta ufficiale» n. 283 del 26 novembre 1914.

Art. 2.

In ogni atto, certificato, copia ed estratto fatto nello Stato, per valere nello Stato, non debbono assoggettarsi a tassa più di due legalizzazioni, salva la contraria volontà degli interessati.

Art. 3.

Salva la contraria volontà degli interessati e salve disposizioni particolari, non è obbligatoria la legalizzazione delle firme dei pubblici funzionari e pubblici ufficiali sugli atti, certificati, copie ed estratti che si facciano valere nello stesso Comune o territorio compreso nell'ordinaria giurisdizione del funzionario o nella circoscrizione del pubblico ufficiale di cui recano la firma.

Art. 4.

È efficace in tutto il Regno la legalizzazione di firme fatta nella rispettiva competenza, dai presidenti dei tribunali, dai prefetti, e in genere dai capi degli uffici governativi di ogni ordine dipendenti da qualsiasi Ministero, aventi propria giurisdizione territoriale, provinciale o compartimentale, determinata da leggi o da decreti.

Le firme dei predetti funzionari non sono soggette a legalizzazione, quando gli atti, certificati, copie ed estratti da essi sottoscritti, debbano valere nello Stato.

Art. 5.

Le firme dei funzionari governativi non aventi giurisdizione territoriale per essere efficaci fuori del Comune nel quale vengono apposte, devono essere legalizzate dal prefetto o dal presidente del tribunale.

Art. 6.

Le disposizioni contenute nella colonna « Norme speciali » al n. 44 della tabella annessa alla legge 19 luglio 1880, n. 5536, sono

applicabili anche alle legalizzazioni di cui al n. 43 della tabella annessa alla legge 13 settembre 1874, n. 2086.

Art. 7.

Per le firme dei funzionari dell'ordine giudiziario e degli ufficiali giudiziari la legalizzazione è fatta rispettivamente dai pretori o dai capi dei collegi giudiziari presso i quali i funzionari e gli ufficiali anzidetti esercitano le loro funzioni. I capi dei collegi possono all'uopo delegare annualmente con apposito decreto un giudice o un consigliere.

Con altri decreti Reali sarà stabilito chi deve provvedere, ed in qual modo e forma, a tutte le altre legalizzazioni in esecuzione del presente decreto, le cui disposizioni entreranno in vigore col 1° gennaio 1915.

Art. 8.

Omissis.

Il presente decreto sarà comunicato al Parlamento entro il 30 novembre 1914.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — DANEO — ORLANDO — CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 380. (M. C.).

Servizio cumulativo con la ferrovia Rovato-Iseo-Edolo. Estensione di servizio nella fermata di Sellero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 69-1912).

La fermata di *Sellero* della ferrovia Rovato-Iseo-Edolo, attualmente ammessa al servizio cumulativo per le merci a G. V. ed a P. V. O. limitatamente ai trasporti a carro completo ed a quelli in collettame composti di colli non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuno, dal 15 novembre 1914 è stata abilitata anche ai trasporti composti di colli di peso superiore ai kg. 50 ciascuno *per conto esclusivo* della Società Anonima « La Cooperativa ELTO ».

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza », nel prospetto a pagina 73, di contro al nome di Sellero, colonne 3 e 5, sostituire il richiamo (2) con (3) e riportare a pie' della pagina stessa la seguente nota:

(3) Limitatamente ai trasporti a carro completo ed in collettame non eccedenti il peso di kg. 50 per collo. Sono pure ammessi trasporti in collettame eccedenti il peso suddetto, ma per conto esclusivo della Società Anonima « La Cooperativa Elto ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di Servizio N. 381. (C.).

Servizio italo-germanico.

Dal 1° dicembre 1914 sono in vigore le seguenti modificazioni ed aggiunte da introdursi in tariffa secondo è per ciascuna indicato:

PARTE I-*B*.

Pag. 21: *Prescrizioni di tariffa.* — Nel paragrafo 14 « Disposizioni generali circa l'uso dei carri speciali » esporre al punto (5),

terza riga, di fianco alla cifra « 7.55 » (variata col foglio di modificazioni del 1° novembre 1914) un richiamo (*) alla seguente nota da riportarsi a piedi della pagina:

« (*) Per la percorrenza extra-italiana saranno invece computati cent. 7.5 per vagone e chilometro ».

PARTE II-A.

Nel foglio di aggiunte, attivatosi col 18 novembre 1914 e diramato con l'Ordine di Sevrizio N. 375-914, è da rettificare il prezzo esposto per la stazione di Augsburg Hbf-Peri, da 3.03 in « 3.63 ».

Pag. 203: *Tariffa eccezionale N. 1 P. V.* — Nelle *Avvertenze* sub « II. *Disposizioni relative alle rispedizioni* » il comma *b*) è annullato e sostituito come segue:

« *b*) In tal caso, oltre ai prezzi suaccennati, vengono esatte, « da parte delle Ferrovie federali svizzere, delle Ferrovie meridionali austriache e delle Ferrovie austriache dello Stato le « seguenti tasse di rispedizione, da computarsi sul peso che serve « di base nella determinazione delle tasse di trasporto:

« L. 0.08 per quintale, se la rispedizione ha luogo d'ufficio;
« L. 0.05 per quintale, se la rispedizione è fatta da una terza persona.

« Queste tasse di rispedizione sono esatte dal mittente per le « spedizioni affrancate e dalla terza persona per quelle assegnate ».

Il secondo alinea del comma *d*) (già comma *e*) va completato colla seguente aggiunta:

« Per le rispedizioni da esegursi dalla ferrovia i prezzi di « trasporto, relativi alla percorrenza extra-italiana, devono ecc. (come ora) ».

Il comma *e*) (già comma *f*) va pure completato come appresso:

« *e*) Per le rispedizioni da eseguirsi dalla ferrovia, i tra« sporti dalle stazioni di rispedizione devono aver luogo esclusivamente ecc. (come ora) ».

Pag. 322: *Tariffa ecezionale N. 3 P. V.* — Aggungere la seguente stazione coi soli prezzi della serie *g*:

		3 g.
Karlsruhe Hafen *	Chiasso . .	1.92
	Pino . . .	1.80
	Iselle . . .	1.72
	Peri . . .	2.72

* Vedi la nota nell'elenco delle stazioni.

Pag. 425: *Tariffa eccezionale N. 26 P. V.* — Aggiungere la stazione di Calw coi relativi prezzi:

Calw . . .	Chiasso . .	2.71
	Pino . . .	2.51
	Peri. . . .	4.02

Pag. 501 (1° supplemento): *Tariffa eccezionale per i carboni.* — Nelle « *Disposizioni relative alle rispedizioni* » completare il comma *2* colla seguente aggiunta:

« Questa tassa di rispedizione viene esatta dal mittente per le « spedizioni affrancate e dalla terza persona per quelle assegnate ».

Il comma *6* va completato colla seguente aggiunta:

« 6. Per le rispedizioni da eseguirsi dalla ferrovia i tra- « sporti dalle stazioni di rispedizione devono aver luogo esclusiva- « mente ecc. (come ora) ».

I prezzi della via di Pontebba, pubblicati col foglio di modificazioni del 20 settembre 1914, devono essere *tutti diminuiti di un centesimo.*

Nel foglio di modificazioni dell'11 ottobre 1914 correggere i prezzi esposti per la stazione di Brandenburggrube via Chiasso e Pino da 3.01 e 2.93 in « *3.16* e *3.05* ».

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 382. (C.).

Servizi internazionali. Parte II-B. Fascicolo 2° - Prezzi applicabili alla percorrenza italiana.

A datare dal 1° dicembre 1914 le sottoindicate stazioni vengono ammesse alla tariffa eccezionale N. 6 (canapa e stoppa) in servizio diretto italo-germanico.

Con la data del 1° gennaio 1915, le medesime stazioni sono ammesse alla predetta tariffa, in servizio italo-austro-ungarico ed italo-svizzero. In conseguenza nel citato fascicolo dei prezzi dovranno essere introdotte le aggiunte che seguono:

Stazione	Transito	Prezzo
Borgo Panigale	Iselle (S.)	2.02
	Pino (S.)	1.83
	Chiasso (G. S.)	1.61
	Peri (A. G.)	1.16
	Pontebba (A. G.)	1.86
	Cormons (A.)	1.69
	Cervignano (A.)	1.54

Stazione	Transito	Prezzo
Castelfranco d'Emilia	Ventimiglia (P.)	2.[illegible]6
	Modane (P.)	2.27
	Iselle (G. P. S.)	1.88
	Pino (S.)	1.70
	Chiasso (G. S.)	1.49
	Peri (A. G.)	1.09
	Pontebba (A. G.)	1.96
	Cormons (A.)	1.78
	Cervignano (A.)	1.63

Stazione	Transito	Prezzo
Carmagnola	Iselle (G. S.)	1.38
	Pino (G. S.)	1.36
	Chiasso (S.)	1.44
	Peri (A. G.)	2.03
	Pontebba (A. G.)	3.11
	Cormons (A.)	2.95
	Cervignano (A.)	2.83

Stazione	Transito	Prezzo
Cavazzale	Iselle (S.)	1.95
	Pino (S).	1.77
	Chiasso (G. S.)	1.34
	Peri (A. G.)	0.59
	Pontebba (A. G.)	1.30
	Cormons (A.)	1.10
	Cervignano (A.)	0.96

Cesena	Ventimiglia (P.)	2.80	Poggio Renatico	Ventimiglia (P.)	2.57
	Modane (P.)	2.81		Modane (P.)	2.58
	Iselle (P. S.)	2.40		Iselle (P. S.)	2.15
	Pino (S.)	2.20		Pino (S.)	1.97
	Chiasso (G. S.).	1.96		Chiasso (G. O. S)	1.73
	Peri (A. G.).	1.50		Peri (A. G.).	1.25
	Pontebba (A. G.)	2.17		Pontebba (A. G.)	1.68
	Cormons (A.)	1.99		Cormons (A.)	1.53
	Cervignano (A.)	1.83		Cervignano (A.)	1.38

Pinerolo	Iselle (G S.)	1.41	Samoggia	Iselle (S)	1.91
	Pino (G. S.)	1.40		Pino (S).	1.73
	Chiasso (S.)	1.47		Chiasso (G. S.).	1.52
	Peri (A. G.).	2.07		Peri (A. G.).	1.12
	Pontebba (A. G.)	3.14		Pontebba (A. G.)	1.92
	Cormons (A.)	2.98		Cormons (A.)	1.74
	Cervignano (A.)	2.87		Cervignano (A.)	1.60

Vicenza	Iselle (S)	1.91
	Pino (S).	1.73
	Chiasso (G. S.).	1.34
	Peri (A. G.).	0.59
	Pontebba (A. G.)	1.25
	Cormons (A.)	1.06
	Cervignano (A.)	0.91

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 113. (C.).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolare N. 96-1914).

A seguito delle comunicazioni fatte colle Circolari N. 49, 70, 86 e 96-1914, si riporta qui appresso l'elenco dei Comuni dichiarati successivamente fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

S'informa poi che con recente decreto è stato dichiarato fillosserato tutto il territorio del Comune di Città S. Angelo in Provincia di Teramo e che devonsi conseguentemente depennare il richiamo (1) e la relativa annotazione esistenti per il Comune stesso nell'elenco pubblicato colla Circolare N. 49 sopra ricordata.

PIEMONTE.

PROVINCIA DI ALESSANDRIA.

Circondario d'Asti. — Castelnuovo Calcea - Cossombrato - Vigliano d'Asti - Vinchio.

Circondario di Casal Monferrato. — Casorzo.

Circondario di Novi Ligure. — Lerma.

LOMBARDIA.

PROVINCIA DI MANTOVA.

Circondario di Mantova. — * Bagnolo S. Vito.

EMILIA.

PROVINCIA DI BOLOGNA.

Circondario di Bologna. — Praduro e Sasso.

Provincia di Piacenza.

Circondario di Fiorenzuola d'Arda. — Carpaneto.

MARCHE.

Provincia di Pesaro e Urbino.

Circondario di Pesaro. — Fano.

ABRUZZI.

Provincia di Teramo.

Circondario di Penne. — Alanno.

PUGLIE.

Provincia di Lecce.

Circondario di Brindisi. — S. Vito de' Normanni.

Circondario di Gallipoli. — Castrignano del Capo - Miggiano Montesano Salentino - Morciano di Leuca - Nociglia - Poggiardo - Salve - Specchia - Tricase.

Circondario di Lecce. — Lizzanello - S. Cesario di Lecce - S. Donato di Lecce - S. Pietro in Lama - Surbo.

BASILICATA.

Provincia di Potenza.

Circondario di Matera. — Grassano.

CALABRIA.

Provincia di Cosenza.

Circondario di Castrovillari. — Acquaformosa - * Amendolara.

Circondario di Rossano. — * Longobucco.

Circondario di Paola. — Belvedere Marittimo - Sangineto.

PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA.

Circondario di Gerace Marina. — Monasterace - * Sant'Agata di Bianco.

PROVINCIA DI CATANZARO.

Circondario di Catanzaro. — Guardavalle - Montauro - Taverna.
Circondario di Cotrone. — Petronà.
Circondario di Monteleone Calabro. — Filogaso.
Circondario di Nicastro. — San Mango d'Aquino.

N. B. — I Comuni con asterisco sono sospetti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 114. (A.).

Impermeabili gommati con cappuccio.

In relazione alla Circolare N. 58-1914 si avverte che di tutte le richieste di impermeabili gommati con cappuccio, sia regolamentari, sia per vendita a rate, pervenute ai magazzini vestiario a tutto il 15 luglio 1914, sarà iniziato lo sfogo ai primi del prossimo gennaio.

Quanto alle richieste regolamentari posteriori al 15 luglio 1914 gli agenti delle categorie indicate nell'appendice N. 16 (Ordine Generale N. 7-1913) i quali, posteriormente appunto alla data suddetta, abbiano emessa la loro richiesta, avranno l'impermeabile non appena sarà possibile, compatibilmente con le consegne della fornitura in corso. Per le richieste, sempre posteriori al 15 luglio,

che non potranno essere sfogate con detta fornitura, **sarà a suo** tempo provveduto.

Risulta poi che molti agenti delle suaccennate categorie non hanno ancora domandato l'impermeabile. In vista della impossibilità di poter tenere in magazzino una scorta di detti impermeabili, e del tempo occorrente alle pratiche di acquisto ed alle consegne di una nuova fornitura, si fa invito a tali agenti, qualora abbiano intenzione di richiedere l'impermeabile, di emettere la loro richiesta e di farla pervenire, pel tramite prescritto, ai magazzini non oltre il 31 dicembre del corrente anno 1914.

Si avverte, ad ogni modo che, per le suddette ragioni, queste ultime richieste, come quelle attualmente già pervenute e che rimarranno inevase dopo esaurita la fornitura in corso di ordinazione, non potranno essere sfogate che a primavera ventura e cioè fra 6 mesi almeno.

Richieste per vendita a rate. — Con la data del 15 luglio è cessata, giusta la predetta Circolare, la concessione degli impermeabili per vendita a rate, e quindi i magazzini vestiario restituiranno ai singoli uffici, per l'annullamento, tutte le richieste per vendita loro pervenute dopo la data suddetta.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Circolare N. 23v (M.).

Trasporti di collettame a G. V. durante il periodo delle feste natalizie e di capo d'anno.

Per assicurare il regolare andamento dei trasporti di collettame a G. V. durante il periodo delle feste natalizie e di capo d'anno, si richiama alla scrupolosa osservanza delle disposizioni contenute nella Circolare 95-1912, ed a complemento delle medesime si prescrive quanto segue:

In relazione al penultimo capoverso dell'art. 7 delle tariffe e condizioni pei trasporti, nelle domeniche cadenti nei giorno 20 e 27 dicembre 1914, resta sospesa la limitazione d'orario per l'accettazione e la riconsegna delle merci a G. V. ed a P. V. A.

Dal 15 al 31 dicembre, l'orario degli uffici merci e quello di apertura e chiusura dei cancelli potrà essere anticipato e protratto oltre i limiti ordinari, in quelle stazioni che saranno designate dalle Divisioni del movimento.

Si dovranno prevenire in tempo le imprese di facchinaggio perchè si mettano in grado di soddisfare con regolarità e speditezzza alle eccezionali esigenze dei trasporti di cui si tratta, anche coll'aumento di personale.

Si dovranno altresì interessare le agenzie di città e le autorità daziarie a prestarsi per facilitare le operazioni di svincolo e di sdaziamento per la sollecita consegna delle merci ai destinatari.

Nel predisporre il programma di servizio per l'inoltro dei trasporti in parola, le Divisioni del movimento dovranno prendere fra loro accordi per assicurare il regolare proseguimento dei trasporti stessi sulle linee dei compartimenti limitrofi.

Gli ispettori di riparto e controllori del materiale e del traffico intensificheranno la sorveglianza sui treni merci raccoglitori a G. V. e specialmente su quelli a lunghe percorrenze, affinchè resti assicurata ai medesimi una marcia regolare ed ai trasporti una sollecita resa a destino.

Dovrà in particolar modo curarsi che le merci caricate nei carri FI vengano raggruppate per le singole destinazioni e che le squadre di trasbordatori provvisorie, eventualmente costituite per questi trasporti, siano munite degli attrezzi e degli stampati occorrenti per eseguire il lavoro di riordino loro affidato e per scritturare le operazioni di trasbordo effettuate.

Le disposizioni eccezionali da attivarsi pei trasporti di cui si tratta dovranno essere mantenute tutte in vigore dal 15 al 24 dicembre inclusi.

Potranno però, a seconda dei bisogni, essere attivate progressivamente a cominciare dal giorno 10 dicembre e dovranno essere man mano fatte cessare a partire dal giorno 25 stesso mese, e soppresse totalmente col giorno 10 gennaio 1915.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del Materiale.*

Circolare N. 24v (M.)

Premi temporanei per la buona utilizzazione dei carri da merce.

A decorrere dalla mezzanotte dal 6 al 7 dicembre c. a. e fino a nuovo avviso, sono istituiti i seguenti premi a favore del personale di stazione che si adopererà con interessamento per ottenere una più intensa utilizzazione dei carri da merce:

Premio A. — L. 0,60 per ogni carro (compresi quelli di altre Amministrazioni e quelli privati) arrivato a carico completo a G. V., P. V. A. od a P. V. O., in servizio locale, che viene rispedito vuoto od a carico completo a G. V., P. V. A. od a P. V. O.:

a) il giorno successivo a quello dell'arrivo con lo stesso treno col quale il carro è giunto in stazione; ovvero con altro treno purchè entro il periodo di 24 ore dall'arrivo;

b) entro le 30 ore decorrenti dall'arrivo del treno col quale il carro è giunto in stazione, qualora, per effetto delle disposizioni di concentramento o di ripartizione, se il carro parte vuoto, o di quelle della composizione e specializzazione dei treni, se parte carico, la partenza dovesse avvenire con treni diversi da quelli contemplati nel capoverso precedente.

Il premio stesso è aumentato di L. 0,40 se la partenza del carro vuoto od a carico completo avviene entro 15 ore dall'arrivo.

Per ore di arrivo e di partenza s'intendono quelle stabilite dall'orario dei treni.

Il premio complessivamente liquidato ad ogni stazione è ridotto di L. 0,40 per ogni carro arrivato a carico completo e partito vuoto dopo 36 ore dall'arrivo, quando non siansi esatte le relative tasse di sosta.

La detta riduzione non si applicherà per i carri che abbiano dovuto subire una maggiore sosta in conseguenza del riposo festivo o perchè non abbiano potuto partire per ragioni di trazione, di frenatura, ecc. I carri stessi però saranno esclusi dal premio.

Inoltre sul premio spettante complessivamente ad ogni stazione sarà pure applicata una trattenuta di L. 5 per ogni carro che, senza autorizzazione superiore, venisse trattenuto fra quelli diretti al concentramento o ad altre stazioni per ripartizione.

L'applicazione delle ritenute sopra indicate sarà fatta senza pregiudizio dei provvedimenti disciplinari di cui potranno rendersi passibili gli agenti responsabili di aver ritardato l'inoltro dei carri vuoti o di avere indebitamente trattenuto i carri diretti al concentramento o ad altre stazioni per ripartizione.

PREMIO B. — L. 0,05 per ogni carro in transito carico o vuoto, purchè il quantitativo dei carri stessi fatti partire dalle ore 0 alle 24 di ciascun giorno non sia inferiore a quello dei carri, pure in transito, carichi o vuoti, arrivati nello stesso periodo del giorno precedente.

Questo pareggio deve essere raggiunto in tutti i giorni di ciascuna settimana; diversamente non sarà concesso il premio per l'intero periodo della settimana stessa.

Quando però la minore quantità dei carri partiti rispetto a quelli arrivati non sia superiore al 10 per cento, ed a giudizio della Divisione del movimento concorrano circostanze tali da giustificare l'operato della stazione, il premio potrà essere concesso.

Se la differenza supera il 10 per cento non si potrà concedere alcun premio.

Non debbono considerarsi carri in transito quelli arrivati e partiti con lo stesso treno e quelli che, quantunque trattenuti, avrebbero dovuto, per le disposizioni in vigore, proseguire con lo stesso treno d'arrivo.

A giudizio delle Divisioni potranno essere considerate come di transito quelle stazioni che, trovandosi prossime a tratti acclivi di una linea, vengono incaricate di scomporre e ricomporre dei treni.

Liquidazione dei premi. — Per concorrere al premio A le stazioni dovranno compilare giornalmente un prospetto conforme all'allegato 1, indicandovi tutti i carri carichi per loco giunti in uno stesso giorno solare e completandolo successivamente con gli estremi di partenza di ciascun carro.

Nella finca N. 13 si esporrà il premio di L. 0,60 o di [illegible] spettante alla stazione per ogni carro fatto partire nei limiti di tempo e nelle condizioni prestabilite; nella finca N. 14 la ritenuta di L. 0,40 per ogni carro vuoto fatto partire in ritardo; nella finca N. 15 le osservazioni e le giustificazioni per le mancate trattenute.

Per concorrere al premio B le stazioni dovranno compilare giornalmente un prospetto conforme all'allegato 2, dal quale deve risultare il quantitativo dei carri carichi o vuoti in transito arrivati e partiti con i treni di uno stesso giorno solare.

In base alle risultanze dei prospetti allegati 1 e 2 sarà fatta la liquidazione dei premi, sul cui importo dovrà eventualmente essere applicata la deduzione di L. 5 per ogni carro che fosse stato indebitamente trattenuto.

In caso di mancata trattenuta delle quote di L. 0,40 e di L. 5 precedentemente indicate, i capi stazione ne saranno tenuti direttamente responsabili e le medesime saranno a loro addebitate.

I capi stazione provvederanno poi alla ripartizione dei premi fra il personale, attenendosi, nello stabilire le quote-parti, a quanto al riguardo è prescritto dall'Ordine di Servizio N. 33-1906.

L'importo dei premi sarà pagato coi fondi della stazione ogni martedì della settimana seguente a quella cui si riferiscono i premi stessi.

A tal uopo verrà compilato nei modi d'uso il modulo R-94, che sarà versato come denaro alla cassa, con la seguente motivazione:

« *Premi temporanei per l'utilizzazione del materiale - Circolare N. 24V-1914* ».

Sui mod. R-94 dovranno figurare le generalità degli agenti premiati e la relativa quota di premio.

I capi stazione dovranno indicare giornalmente in apposito manifesto, da affiggere in un locale accessibile a tutto il personale, il quantitativo dei carri che concorrono ai premi e l'importo dei premi stessi.

Copia del modulo R-94 dovrà essere trasmessa dalle stazioni alla Divisione del Movimentto dalla quale dipendono, insieme con gli allegati 1 e 2 i quali dovranno essere accuratamente controllati dalle Divisioni stesse per accertare che i dati esposti siano esatti e completi.

Siffatti accertamenti dovranno essere continuati anche dopo chiuso il periodo di applicazione dei premi, e ciò finchè non saranno stati estesi a tutte le stazioni.

I prospetti allegato 1 per tutte le stazioni ed allegato 2 per quelle di transito dovranno essere trasmessi alla Divisione anche se negativi; in questo caso, s'intende, non accompagnati dalla copia del Modulo R-94.

Le Divisioni del movimento eserciteranno speciale sorveglianza per accertare l'esatta applicazione delle presenti disposizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 13, 20, 21, 22 *ed ai Controllori del materiale.*

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Allegato N. **1** *alla Circolare N. 24ᵛ-1914*

Elenco dei carri a carico completo per loco arrivati nella stazione di . . . (bollo) . . . il giorno . . . .
colla indicazione, per ciascuno, degli estremi di partenza.

N. B. Questo elenco dovrà essere compilato da tutte le stazioni della Rete anche se negativo.

CARRO		ARRIVO			Prove-nienza	PARTENZA			Se carico o vuoto (1)	Destina-zione	Ore di sosta del carro	Premio spettante per carro	Ritenuta per ogni carro in ritardo	ANNOTAZIONI
Marca	Numero	data	treno	ora		data	treno	ora						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
										Totale L. . . .				
										Da dedurre per ritenuta				
										Residuano L.				

(1) Se carico, indicare la natura della merce; se vuoto, esporre la lettera V.

Movimento dei carri in transito carichi e vuoti nella stazione

di .... (bollo) .... **il giorno** ....

Arrivati			Partiti			Annotazioni
Numero del treno	Quantità dei carri		Numero del treno	Quantità dei carri		
	carichi	vuoti		carichi	vuoti	
1	2	3	4	5	6	7
Totale			Totale			

N. B. — I carri partiti dalle ore 0 alle 24 del giorno 7 dicembre c. a., per concorrere al premio non debbono essere inferiori in quantità a quelli arrivati dalle ore 0 alle ore 24 del 6 dicembre.

Circolare N. 173B (C.).

Smarrimento libretti di viaggio di impiegati governativi.

Allo scopo di impedire l'eventuale abusiva utilizzazione si notifica lo smarrimento dei seguenti libretti di viaggio:

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
3081	Personale	Adacher Guido	Usciere	Ministero Marina
18941	»	Ajello Filippo	Aggiunto Cancelliere	Ministero Grazia e Giustizia
20852	»	Ascione prof. Ernesto	Professore	Scuola Appl. Ing. Palermo
22418	»	Audisio prof. Guido	Insegnante	R. Scuola Tecnica Novara
2990	»	Babocci Augusto	Assistente Genio Milit.	Ministero Guerra
3534	»	B rlingeri Stefano	Ufficiale	R. Capitan. di porto Genova
489	Famiglia	Bianconi Ernesto	Guardafili	Direzione Telefoni di Stato
190	»	Boinioli Giuseppe	Insegnante	RR. Scuole ital. all'Estero
8443	Personale	Bottino prof. Francesco	»	R. Ginn. «Garibaldi» Palermo
2018	Famiglia	Caligaris avv. Valentino	Sostit. Avv. Erariale	Ministero Tesoro
10780	»	Cargnel Vincenzo	Ufficiale	Direzione Poste Milano
?	»	Carpigiani Stefano	V.Brigadiere	» » »
820	»	Cecchini Giuseppe	Controllore	Ministero Agricoltura

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
14772	Famiglia	Cicognini Alberto	Aiutante	Ministero Finanze
?	»	Ciocca Silvio	Ufficiale d'ordine	Amm. Poste Milano
18180	?	Clivati Angelo	Commesso	Ministero Poste
8349	Personale	Colonna cav. Michele	Commissario	Ministero Interno
6048	Famiglia	Contarini Antonio	Macchinista	Ministero Finanze
7161	»	Corelli Tullio	Geometra	Ministero Finanze
31015	Personale	de Fedia	Capitano	Ministero Guerra
31015	»	Diagosta Francesco	Guardafili	Ministero Poste
46043	»	Doglia Clotilde	Maestra	Com. Mezzanabigli (Pavia)
5485	Famiglia	Falai Giulio	Segretario	Tribunale C.P. Firenze
14898	Personale	De Falco Domenico	Delegato Pubbl. Sic.	Ministero Interno
1932	»	Ferretti cav. Telesforo	Consigliere	Corte di Appello Casale
969	»	Formica Giuseppe	Brigadiere	Ministero Poste
7345	»	Franchino Cosimo	Maresciallo	22° Regg. Fanteria
3240	Famiglia	Gatta Francesco	Applicato	Direz. Genio Militare Bari
15609	»	Giubergia Stefano	Pretore	a Borgo S. Dalmazzo
50061	Personale	Grasselli Olivia	Maestra	Comune di Subiaco
19406	»	Guarneschi D.r Rinaldo	Chimico	Laboratorio Gabelle, Roma
13108	Famiglia	Lazzari Innocenzo	Agente man.	Ministero Poste
25233	Personale	Lettieri Donato	Ufficiale daziario	Ministero Finanze
13605	Famiglia	Levrero Mario	Ufficiale	Ministero Poste
3995	Personale	Manferoce Giov. Batta	Segretario	Ministero Agricoltura
3364	Famiglia	Marchi Ugo	Applicato	Ministero Finanze
26469	Personale	Mazzanti prof. Emidio	Professore	Ministero Istruzione
25491	»	Melone Raffaella	Maestra	Ministero Istruzione
4715	»	Misley Enrico	Allievo	R. Accademia Navale

Numero	Personale o di famiglia	Casato e Nome	Grado	Ufficio
5400	Personale	Mocarino D.r Domenico	V. Commiss. Pubb. Sic.	Ministero Interno
21422	»	Mollame Giulio	Segretario	R. Università Napoli
371	»	Moramarco avv. Domenico	Sostituto Proc. Gen.	Corte di Appello Ancona
19463	»	Negro Giuseppe	Capitano	77° Regg. Fanteria Bari
1930	Famiglia	Paci Cesare	Commesso	Istituto Industriale Fermo
12860	Personale	Paderno Venerando	Brigadiere	Direzione Poste Milano
1536	Famiglia	Pampalone Paolo	Ragioniere	Intendenza Finanza Rovigo
20429	Personale	Parvolo Filiberto	Ufficiale di Dogana	Ministero Finanze
12954	»	Prinetti Francesco	Verificatore	Ufficio tecn. di Fin. Cuneo
5793	»	Provesi Gaetano	Usciere	Ministero Guerra
1744	»	Re Fraschini Alber o	Guardafili	Direzione Telefoni di Stato
9288	Famiglia	Rubini prof. Luisa	Insegnante	R. S. norm. « G. Milli » Roma
28129	Personale	Salazar Luigi	Ufficiale	Direzione Poste Genova
8613	Famiglia	Salina dott. Giuseppe	CapoSezione	Ministero Istruzione
26618	Personale	Salvadori Gastone	Ufficiale	Ministero Poste
11465	Famiglia			
6527	»	Schanzer Gr. Cor. Prof. Avv. Carlo	Presidente di Sezione	Consiglio di Stato
3479	Personale	Silvestri Giulio	Operaio	R. Arsenale M. M. Spezia
2404	Famiglia			
11915	Personale	Tallone prof. Armando	Professore	R. Istituto tecnico di Pavia
21718	»	Tacchio Senes Francesco	Presidente	Tribunale Napoli
2061	Famiglia	Tonnini prof. Vincenzo	Insegnante	R. Ginnasio Bologna
26834	Personale	Tonti Luigi	V. Ispettore	Ufficio scol. prov. Ancona
7324	Famiglia	Tringali Cav. Uff. Sebast.	Ispett. gener.	R. Questura Milano
19133	Personale	Urzi prof. Gaetano	Professore	R. Istituto tecnico Novara
?	Famiglia	Vitozzi Giosuè	Applicato	R. Econ. Benef. vac. Napoli

Circolare N. 174R (C.).

XVIII Assemblea generale dell'unione delle camere di commercio in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dall'11 al 16 dicembre 1914.

Ritorno: dal 14 al 19 dicembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 175R (C.).

XII Congresso nazionale dell'associazione nazionale dei medici condotti in Bologna.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 14 al 21 dicembre 1914.

Ritorno: dal 18 al 24 dicembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della Concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

Circolare N. 176R (C.).

Il Congresso nazionale dei cavalieri del lavoro in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 9 al 16 dicembre 1914

Ritorno: dal 14 al 21 dicembre 1914.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R - 1913.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C. 80

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 371. (Bollettino Ufficiale N. 48-1914).

— a pagina 1301, ultima riga, leggasi *carrello* anzichè cavallo.

Ordine di Servizio N. 378. (Bollettino Ufficiale N. 48-1914).

L'intestazione deve essere corretta come appresso: « Tariffe speciali comuni pel trasporto a P. V. Acc. delle derrate alimentari in servizio diretto italo-inglese ed italo-belga-neerlandese ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati . . . . » 8.00

Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali) . . . . » 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO VII - N. 50

10 DICEMBRE 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — **Leggi, Decreti e Regolamenti:**

Parte seconda. — **Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni** ***di durata indeterminata:***

R .... dicembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale · O-80

Parte terza. — **Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:**

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Per memoria.

R. D. 24 *novembre* 1914, *n.* 1303, *col quale viene istituito un comitato consultivo per l'applicazione delle disposizioni relative ai divieti di esportazione e di transito* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti i Nostri decreti del 1° agosto 1914, n. 758, del 6 agosto 1914, n. 790 e del 28 ottobre 1914, n. 1186, coi quali fu vietata l'esportazione di alcune merci;

Visto il R. decreto del 13 novembre 1914, n. 1232, col quale furono stabilite le norme per la spedizione in transito delle merci di vietata esportazione;

Visto l'art. 2 del citato R. decreto 1° agosto 1914, n. 758, col quale è data facoltà al ministro delle finanze, sentito il presidente del Consiglio dei ministri e il ministro di agricoltura, industria e commercio, di consentire eccezioni ai divieti di esportazione;

Ritenuta l'opportunità di coordinare l'azione delle varie Amministrazioni competenti, sia nell'interpretazione delle disposizioni dei citati decreti, sia nell'esprimere parere sulle domande di eccezioni alle medesime disposizioni;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per le finanze, di concerto coi ministri degli affari esteri, delle colonie, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio;

(1) Pubblicato nella « Gazzetta ufficiale » n. 286 del 30 novembre 1914.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È costituito presso il Ministero delle finanze un Comitato consultivo per l'applicazione delle disposizioni relative ai divieti di esportazione e di transito.

Il Comitato è presieduto dal sottosegretario di Stato per le finanze ed è composto di un delegato per ciascuno dei Ministri degli affari esteri, delle finanze, della guerra, della marina e di agricoltura, industria e commercio, scelti tutti fra i funzionari degli stessi Ministeri, di grado non inferiore a quello di direttore capo di divisione, o fra gli ufficiali superiori o ufficiali generali dell'esercito e della marina.

Funzionerà da segretario del Comitato un impiegato del Ministero delle finanze di grado non inferiore a quello di 1° segretario, nominato con decreto del ministro delle finanze.

Art. 2.

Il Comitato ha per compito:

a) di dar parere sulle domande di eccezioni ai divieti di esportazione che siano sottoposte al suo esame dal ministro delle finanze;

b) di proporre eccezionali deroghe ai divieti di esportazione, oppure l'inscrizione di nuove merci fra quelle di vietata esportazione, secondo che consiglino la situazione dei mercati, o nuove esigenze della produzione, dei consumi o di altri particolari interessi del paese;

c) di esprimere parere sulle contestazioni che sorgano nell'applicazione delle disposizioni che regolano il transito delle merci di vietata esportazione;

d) di pronunciarsi su tutte le questioni inerenti ai divieti di esportazione o di transito sulle quali sia provocato il suo parere dal ministro delle finanze.

Art. 3.

Quando si tratti di dare parere su materie che possano interessare la tutela della pubblica sanità o il commercio con le colonie, possono dal ministro delle finanze essere chiamati a intervenire alle adunanze del Comitato i rappresentanti della Direzione generale della sanità pubblica e del Ministero delle colonie, designati rispettivamente dal ministro dell'interno e dal ministro delle colonie.

Art. 4.

Il segretario del Comitato redigerà i processi verbali delle adunanze i quali saranno approvati dal presidente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 novembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

SALANDRA — SONNINO — MARTINI — DANEO — ZUPELLI — VIALE — CAVASOLA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

Col Regio decreto 1° novembre 1914, n. 1319, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 5 dicembre 1914, n. 291, sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro degli affari esteri e del tesoro, il comm. avv. Biagio De Luca è stato esonerato dall'incarico di segretario della rappresentanza italiana nella delegazione internazionale per la ferrovia del Sempione e sostituito in tale ufficio dal comm. ing. Felice Fiori, capo divisione delle ferrovie dello Stato.

Ordine di Servizio N. 383. (C.).

Biglietti per viaggi circolari al sud delle Alpi.

(Vedi Ordine di Servizio N. 291-1913).

Per effetto dell'applicazione della legge 23 luglio 1914, n. 742, dal 1° novembre 1914 sono stati modificati anche i prezzi dei biglietti circolari *Sud delle Alpi*, che trovansi in distribuzione all'estero presso talune amministrazioni ferroviarie ed agenzie, per l'effettuazione di viaggi circolari in Italia aventi principio da uno dei nostri transiti colla Francia o colla Svizzera e termine ad un altro di detti transiti.

Le condizioni e norme che regolano l'uso di tali biglietti, i relativi itinerari ed i nuovi prezzi trovansi riportati nell'allegato al presente Ordine di Servizio, che abroga quello N. 291-1913 ed il relativo allegato.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 383-1914.

BIGLIETTI

per

viaggi circolari al sud delle Alpi

(in distribuzione all'estero)

CONDIZIONI E NORME

---

1. — I biglietti circolari *Sud delle Alpi* vengono distribuiti — di norma e salvo quant'è detto al punto 4° — unitamente ad appositi biglietti di *congiunzione* esteri (Billets *Nord des Alpes*) valevoli per l'andata dalla stazione estera di partenza a quella di confine, donde ha principio il viaggio circolare italiano, e per il ritorno dall'altra stazione di confine alla quale ha termine detto viaggio. Il biglietto di *congiunzione* estero (*Nord delle Alpi*) e quello circolare italiano (*Sud delle Alpi*) possono essere di classe differente.

2. — Nelle combinazioni via Pino-Gottardo e via Sempione sono considerate Luino e Domodossola come stazioni di confine ed alle stesse fanno quindi rispettivamente capo gli itinerari dei due biglietti: di *congiunzione* estero e circolare *Sud delle Alpi*.

3. — I due biglietti: di *congiunzione* estero e *Sud delle Alpi* hanno, insieme, la validità di 60 giorni. Non è ammessa alcuna proroga di detta validità.

4. — I biglietti circolari *Sud delle Alpi* possono essere distribuiti anche unitamente ad altri biglietti per le percorrenze estere, che non siano i suddetti appositi biglietti di *congiunzione*, purchè tali altri biglietti valgano per dei percorsi successivi facenti capo ai punti di congiunzione coll'itinerario *Sud delle Alpi*, in guisa

da formare insieme un circolare completamente chiuso. Servono all'uopo anche i biglietti di abbonamento, i biglietti di libera circolazione e le *Carte* conferenti diritto a ribasso per i viaggi dalla stazione estera originaria di partenza a quella di confine d'onde ha principio il viaggio circolare italiano e per il ritorno dall'altra stazione di confine cui fa capo il circolare fino alla detta stazione originaria di partenza.

Può inoltre tener luogo del biglietto di *congiunzione* estero una combinazione di biglietti a tagliandi delle agenzie estere.

Quando — nei casi anzidetti — il biglietto *Sud delle Alpi* sia stato distribuito senza il biglietto di *congiunzione* e non porti la indicazione dei termini di validità, questi debbono esservi inscritti dalla stazione italiana di confine computandoli in giorni 60 dalla data della presentazione.

5. — Nessun ribasso è concesso in favore dei ragazzi, viaggianti normalmente a mezza tariffa, sul prezzo dei biglietti circolari *Sud delle Alpi*.

6. — I biglietti circolari *Sud delle Alpi* sono in foglietto, a fascia, (1) di color verde per la 1ª classe e bianco per la 2ª classe; sono redatti in quattro lingue: italiana, francese, tedesca ed inglese e contengono un tagliando di controllo che deve essere ritirato alla stazione di confine all'inizio del viaggio, nonchè i tagliandi per i percorsi di navigazione, qualora l'itinerario comprenda detti percorsi.

7. — Alla stazione di confine, il viaggiatore deve indicare la stazione italiana nella quale intende di fare la prima fermata ed il bigliettario bollerà e vidimerà il biglietto per la stazione prescelta. Lo stesso obbligo incombe poi al viaggiatore alla partenza dalla prima e dalle successive stazioni di fermata.

Qualora venga rilevato, alla partenza dalle stazioni di confine, che alcuno dei biglietti di cui trattasi non sia stato debitamente bollato e vidimato, si deve tosto farlo regolarizzare e — se ne manca il tempo — il biglietto deveessere ritirato dal Capo Con-

(1) A mano a mano che i biglietti saranno ristampati, la forma « a fascia » sarà sostituita con quella « a libretto ».

duttore, che ne curerà la detta regolarizzazione all'arrivo ne prima stazione ove il treno abbia sufficiente fermata ed in ogni caso all'arrivo a:

Genova per i treni provenienti da Ventimiglia;
Torino » » » » Modane;
Arona, Novara o *Milano* per i treni provenienti da Domodossola;
Novara per i treni provenienti da Luino;
Milano » » » » Chiasso.

La regolarizzazione dei biglietti nei casi suindicati deve aver luogo senza pagamento di alcuna tassa e va fatta nel modo prescritto cioè: coll'applicazione del bollo e del visto per la prima fermata, nonchè — occorrendo — colla indicazione dei termini di validità e colla opposizione della firma da parte dei titolari.

Per il percorso poi che fosse stato effettuato oltre le dette stazioni interne con biglietto irregolare, il viaggiatore deve essere sottoposto al pagamento supplementare di *un terzo del prezzo d'un biglietto a tariffa intera* per il percorso stesso. Contemporaneamente il biglietto deve essere regolarizzato, per la continuazione del viaggio, a cura della stazione ove fu avvertita l'irregolarità o — mancandone il tempo — in quella più prossima, senza riscuotere, in tal caso, alcuna tassa per il percorso fra l'una e l'altra di dette stazioni.

8. — I biglietti circolari di cui trattasi sono valevoli per incominciare il viaggio anche da una stazione intermedia della relativa percorrenza, con rinuncia al tratto anteriore. Così i biglietti con itinerario da *Ventimiglia* devono essere tenuti valevoli anche se presentati per la regolarizzazione alle stazioni di Bordighera, S. Remo ecc.; quelli da *Domodossola* se presentati ad una stazione della riviera del Lago Maggiore; quelli da *Luino* se presentati a Laveno o ad Arona; quelli da *Chiasso* se presentati a Como.

AVVERTENZE SPECIALI

concernenti il percorso di navigazione

I biglietti per i viaggi circolari N. 8, 10 e 11 delle varie serie, che comprendono la percorrenza marittima *Napoli-Palermo* non danno diritto al vitto sui piroscafi. Questo si deve pagare a parte, se somministrato, al prezzo stabilito dalla tariffa di bordo.

Non sono garantiti i posti a bordo se i viaggiatori non hanno cura di far preventivamente vistare i biglietti dall'Agenzia della Navigazione dello Stato. In ogni caso i viaggiatori non hanno diritto che ai letti (*couchettes*) che si trovino ancora disponibili all'atto della presentazione dei biglietti all'Agenzia.

Sui piroscafi il trasporto del bagaglio propriamente detto è gratuito, nel limite di 100 kg. per ogni viaggiatore di 1ª classe e di 70 kg. per ogni viaggiatore di 2ª classe. Per ogni 10 chilogr. di eccedenza di peso si paga una tassa di 50 centesimi.

All'imbarco ed allo sbarco i viaggiatori debbono sorvegliare i propri bagagli, i quali debbono portare l'indicazione del nome del proprietario e della destinazione.

Le indennità in caso di smarrimento dei bagagli regolarmente imbarcati e consegnati agli uffici di bordo vengono corrisposte nei limiti previsti dall'art. 29 del Regolamento per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli sulle linee di navigazione dello Stato.

Nei casi di ritardi o di mancate coincidenze l'Amministrazione risponde in conformità dell'art. 16 del succitato Regolamento della navigazione.

I viaggiatori debbono del resto uniformarsi, durante le traversate, alle ordinarie prescrizioni del ridetto Regolamento.

Le condizioni e le norme vigenti per l'uso dei biglietti circolari italiani, quali risultano dall'allegato N. 5 *alle Tariffe, sono applicabili anche ai biglietti circolari* Sud delle Alpi *salvo per ciò che concernono la proroga della validità — che non è ammessa per questi biglietti — e la formazione dei prezzi, nella quale l'applicazione dell'art.* 26 *delle Tariffe è regolata dai criteri fissati dall'Ordine di Servizio* N. 93-1906 *parte I punti* 10 e 11.

1. — Serie A - Ventimiglia-Modane

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova-Alessandria-Torino-Modane o *viceversa.*	48.70	33.60
2	Ventimiglia-Genova-(Alessandria / Voghera)-Milano-Torino-Modane o *viceversa*	64.20	44.20
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna {Modena-Verona / Venezia / Piacenza} Milano-Torino-Modane o *viceversa.*	135.70	90.55
4	Ventimiglia-Genova-Pisa (Livorno / Colle Salvetti) Civitavecchia-Roma-(Chiusi / Foligno) Firenze-Bologna {Modena-Verona / Venezia / Piacenza} Milano-Torino-Modane o *viceversa.*	172.55	108.90
5	Ventimiglia-Genova-Pisa (Colle Salvetti / Livorno) Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli (Palestrina / Velletri) Roma (Chiusi / Foligno) Firenze-Bologna {Modena-Verona / Venezia / Piacenza} Milano-Torino-Modane o *viceversa.*	194.45	122 —
6	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Colle Salvetti / Livorno) Civitavecchia-Roma (Palestrina / Velletri) Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-{(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia / Bologna-(Modena-Verona / Piacenza)} Milano-Torino-Modane o *viceversa.*	200.45	126.20

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
7	Ventimiglia-Genova-Pisa-Empoli-Firenze-Lucca-Pisa-(Colle Salvetti / Livorno)-Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona- Loreto-Ancona-Castelbolognese-Ravenna-Castelbolognese-Bologna{Modena-Verona / Padova-Venezia / Piacenza}-Milano-Torino-Modane *o viceversa.*	186. 95	117. 60
8	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Colle Salvetti / Livorno)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo via mare {(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti}-Messina (Villa S. G / Reggio C.) {Paola-Battipaglia-Napoli / Taranto-Bari} Foggia-Ancona-Rimini-{(Bologna / Ravenna) Ferrara-Padova-Venezia / Bologna-{Modena-Verona / Piacenza}}Milano-Torino-Modane *o viceversa.*	253. 70	160. 45
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Foligno / Chiusi)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini {(Ravenna / Bologna) Ferrara-Padova-Venezia / Bologna {Modena-Verona / Piacenza}}-Milano-Torino-Modane *o viceversa.*	198. 75	125. 00
10	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo via mare {(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti}-Messina-{Villa S. G. / Reggio C.} {Paola-Battipaglia-Napoli / Taranto-Bari} Foggia-Ancona-Rimini-{(Bologna / Ravenna) Ferrara-Padova-Venezia / Bologna {Modena-Verona / Piacenza}}-Milano-Torino-Modane *o viceversa.*	253. 70	160. 45

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo	
		1ª classe Lire	2ª classe Lire
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli { Napoli-Palermo via mare { (Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti } Messina { Villa S. G. / Reggio C. } — { Metaponto / Paola } Napoli } o viceversa -Napoli-(Palestrina / Velletri) Roma-Chiusi-Firenze-Bologna { Modena-Verona / Padova-Venezia / Piacenza } Milano-Torino-Modane *o viceversa*.	253.70	160.45
12 (1)	Ventimiglia-Genova-Pisa-Civitavecchia-Roma-Napoli-Battipaglia-Paola-(Villa S. Giov. / Reggio C)-Patti-Palermo-Patti (Villa S. Giov. / Reggio C.)-Paola-Battipaglia-Napoli-Roma-Civitavecchia-Pisa-Genova-Alessandria-Torino-Modane *o viceversa*	224.45	142.10

(1) I biglietti per questo viaggio circolare sono in distribuzione anche presso le stazioni di transito: Ventimiglia e Modane.

2. — Serie B - Ventimiglia-Luino

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova-Novi { Alessandria- { Mortara / Torino -Novara { - { Oleggio-Sesto Calende-Luino / -Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } ; Torino-Santhià-Borgomanero-Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore ; Torino / Vigevano } -Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } } ; Voghera-Pavia } o viceversa	56.85	39.35
2	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o viceversa	96.45	66.10
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna { Modena / Padova-Venezia } Verona / Piacenza } Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o viceversa	118.15	80.95
4	Ventimiglia-Genova-Pisa Livorno / Colle Salvetti -Civitavecchia-Roma Foligno / Chiusi -Firenze-Bologna { Modena / Padova-Venezia } Verona / Piacenza } Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o viceversa	164.50	103.50

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo 1ª classe Lire	Prezzo 2ª classe Lire
5	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Colle Salvetti / Livorno)-Civitavecchia-Roma (Palestrina / Velletri) Napoli (Palestrina / Velletri) Roma (Chiusi / Foligno) Firenze-Bologna {(Modena / Padova Venezia) Verona / Piacenza} Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	186. 70	117. 20
6	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri) Napoli Foggia-Ancona-Rimini {(Bologna / Ravenna) Ferrara-Padova-Venezia / Bologna {Modena-Verona / Piacenza}} Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	192. 50	120. 50
7	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona -Loreto-Ancona-Castel Bolognese-Ravenna-Castel Bolognese-Bologna {Modena-Verona / Padova Venezia / Piacenza} Milano {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	179. 20	112. 90
8	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri) Napoli Napoli-Palermo via mare {(Aragona C. / Marianopoli) Catania-Giardini T. / Patti} Messina {Villa S. Giov. / Reggio C} - {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} Foggia-Ancona-Rimini-{(Ravenna / Bologna) Ferrara-Padova-Venezia / Bologna {Modena-Verona / Piacenza}} Milano {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	252. 55	159. 55

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Chiusi/Foligno Roma Palestrina/Velletri-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini {Bologna/Ravenna Ferrara-Padova-Venezia / Bologna {Modena-Verona / Piacenza} Milano {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	190.90	119.60
10	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Chiusi/Foligno-Roma-Palestrina/Velletri Napoli-Napoli-Palermo-via mare {Aragona C./Marianopoli-Catania-Giardini T. / Patti} Messina {Villa S. Giov./Reggio C.} - {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} -Foggia-Ancona-Rimini- {Bologna/Ravenna-Ferrara-Padova-Venezia- / Bologna- {Modena-Verona / Piacenza}} Milano {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	251.95	159.15
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno/Colle Salvetti-Civitavecchia-Roma-Palestrina/Velletri-Napoli- {Napoli-Palermo-via mare {Aragona C./Marianopoli -Catania-Giardini T. / Patti} -Messina- {Villa S. Giov./Reggio C.} - {Metaponto/Paola} -Napoli} *o viceversa* Napoli-Palestrina/Velletri-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna {Modena-Verona / Padova-Venezia / Piacenza} Milano- {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	250.55	158.35

3. — Serie B B - Ventimiglia-Chiasso

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Ventimiglia-Genova-(Torino-Novara / Voghera-Pavia / Alessandria-Vigevano)-Milano-Chiasso *o viceversa*	56.85	40.05
2	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Chiasso *o viceversa*	93.70	64.25
3	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna ((Modena / Padova-Venezia)-Verona / Piacenza) Milano-Chiasso *o viceversa*	115.55	79.10
4	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna (Modena / Padova-Venezia / Piacenza) Verona-Milano-Chiasso *o viceversa*	163.50	103. —
5	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Foligno / Chiusi)-Firenze-Bologna ((Modena / Padova-Venezia) Verona / Piacenza) Milano-Chiasso *o viceversa*	184.90	116.20
6	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Livorno / Colle Salvetti) Civitavecchia-Roma (Palestrina / Velletri) Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-((Bologna / Ravenna) Ferrara-Padova-Venezia / Bologna-(Modena-Verona / Piacenza)) Milano-Chiasso *o viceversa*	191.60	120.10
7	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno Ancona-Loreto-Ancona-Castel Bolognese-Ravenna-Castel Bolognese-Padova-Venezia-Milano-Chiasso *o viceversa*	178.30	112.30

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO	
		1ª classe Lire	2ª classe Lire
8	Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli Napoli-Palermo via mare {(Aragona C. / Marianopoli) Catania-Giardini T. / Patti} Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.}—{Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} -Foggia-Ancona-Rimini {(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia / Bologna-(Modena-Verona / Piacenza)} Milano-Chiasso *o viceversa*	252.55	159.55
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona -Rimini-{(Bologna- / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia / Bologna (Modena-Verona / Piacenza)} Milano-Chiasso *o viceversa*	189.10	118.50
10	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Velletri / Palestrina)-Napoli Napoli-Palermo-via mare {(Aragona C / Marianopoli) Catania-Giardini T. / Patti} Messina-{Villa S. Glov. / Reggio C}-{Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} -Foggia-Ancona-Rimini-{(Ravenna / Bologna) Ferrara-Padova-Venezia / Bologna (Modena-Verona / Piacenza)} Milano-Chiasso *o viceversa*	251.25	158.75
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Colle Salvetti / Livorno)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli- {Napoli-Palermo-via mare} {(Marianopoli / Aragona C.) Catania-Giardini T. / Patti}-Messina-{Villa S. Glov. / Reggio C.}-{Metaponto / Paola}-Napoli} *o viceversa* Napoli (Palestrina / Velletri) Roma-Chiusi-Firenze-Bologna {Modena-Verona / Padova-Venezia / Piacenza} Milano-Chiasso *o viceversa*	249.85	157.75

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
9	Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-{(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Verona / Bologna-(Modena-Verona / Piacenza)}-Milano-Domodossola *o viceversa*	191.60	120.10
11	Ventimiglia-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Caserta-Napoli-{Napoli-Palermo via mare}-{(Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti}-Messina-{Villa S. Giovanni / Reggio C}-{Metaponto / Paola}-Salerno-Napoli *o viceversa* -Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-{Modena-Verona / Padova-Venezia-Padova-Verona / Piacenza}-Milano-Domodossola *o viceversa*	252.55	159.55

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
9	Modane-Torino-(Alessandria / Acqui)-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-{(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Verona / Bologna-(Modena-Verona / Piacenza)}-Milano-Domodossola *o viceversa*	196.15	123.10
11	Modane-Torino-(Alessandria / Acqui)-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Caserta-Napoli-{Napoli-Palermo-via mare / ((Aragona C. / Marianopoli)-Catania-Giardini T. / Patti)}-Messina-(Villa S. Giovanni / Reggio C.)-(Metaponto / Paola)-Battipaglia-Napoli *o viceversa* Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-{(Modena / Padova-Venezia-Padova)-Verona / Piacenza}-Milano-Domodossola *o viceversa*	252.80	159.75

6. — Serie E - Modane-Luino.

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	Modane-Torino-Novara-{Sesto Calende / Milano}—{Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	33.35	23.60
2	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	107.85	73.90
3	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-{{Modena / Padova-Venezia} Verona / Piacenza}-Milano {Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	129.15	87.50
4	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno / Colle Salvetti-Civitavecchia-Roma-Chiusi / Foligno-Firenze-Bologna {{Modena / Padova-Venezia} Verona / Piacenza} Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	169.05	106.60
5	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno / Colle Salvetti-Civitavecchia-Roma-Palestrina / Velletri-Napoli-Palestrina / Velletri-Roma-Foligno / Chiusi-Firenze-Bologna{{Padova-Venezia / Modena} Verona / Piacenza} Milano-{Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore} *o viceversa*	191.15	119.80

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo 1ª classe Lire	Prezzo 2ª classe Lire
6	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Colle Salvetti / Livorno) -Civitavecchia-Roma- (Palestrina / Velletri) Napoli-Foggia-Ancona-Rimini- { (Bologna / Ravenna) -Ferrara-Padova-Venezia-Verona / Bologna- (Modena-Verona / Piacenza) } Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o *viceversa*	197.85	124.30
7	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa- (Colle Salvetti / Livorno) -Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno- Ancona-Loreto-Ancona-Castelbolognese-Ravenna-Castelbolognese-Bologna { (Modena / Padova-Venezia) Verona- / Piacenza } Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o *viceversa*	183.65	115.50
	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa- (Colle Salvetti / Livorno) -Civitavecchia-Roma (Palestrina / Velletri) -Napoli { Napoli-Palermo- via mare { (Marianopoli / Aragona C.) -Catania-Giardini T. / Patti } Messina- (Villa S. Giov. / Reggio C.) }— { Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli } - Foggia-Ancona-Rimini { (Bologna / Ravenna) -Ferrara-Padova-Venezia-Verona- / Bologna- (Modena-Verona / Piacenza) }— Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o *viceversa*	252.80	159.75
9	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze- (Foligno / Chiusi) -Roma- (Palestrina / Velletri) -Napoli-Foggia-Ancona- Rimini { (Bologna / Ravenna) -Ferrara-Padova-Venezia-Verona / Bologna- (Modena-Verona / Piacenza) } -Milano- { Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore } o *viceversa*	195.45	122.40

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
10	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-(Chiusi / Foligno)-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli (Napoli-Palermo-via mare (Aragona C. / Marianopoli)(Catania-Giardini T. / Patti)-Messina-(Villa S. Giov. / Reggio C.) — (Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli)-Foggia-Ancona-Rimini-((Ravenna / Bologna)-Ferrara-Padova-Venezia / Bologna-(Modena-Verona / Piacenza))-Milano (Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore) o viceversa	252.80	159.75
11	Modane-Torino-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri) Napoli- (Napoli-Palermo-via mare (Aragona C. / Marianopoli)(-Catania-Giardini T. / Patti)) Messina-(Villa S. Giov / Reggio C.)-(Metaponto / Paola)-Napoli o viceversa Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna-((Modena / Padova-Venezia) Verona / Piacenza) Milano- (Laveno-Luino / Arona-Luino o Locarno per il Lago Maggiore) o viceversa	252.80	159.75

7. — Serie E E - Modane-Chiasso

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	Prezzo 1ª classe Lire	Prezzo 2ª classe Lire
1	Modane-Torino-Novara-Milano-Chiasso o *viceversa*	34.30	23.70
2	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-Piacenza-Milano-Chiasso o *viceversa*	105.10	72.—
3	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze-Bologna-{Modena / Padova-Venezia}-Verona / Piacenza}-Milano-Chiasso o *viceversa*	126.55	86.65
4	Modane-Torino-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Foligno / Chiusi)-Firenze-Bologna-{Modena / Padova-Venezia}-Verona / Piacenza}-Milano-Chiasso o *viceversa*	168.15	105.90
5	Modane-Torino-Genova-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-(Palestrina / Velletri)-Roma-(Chiusi / Foligno)-Firenze-Bologna-{Modena / Padova-Venezia}-Verona / Piacenza}-Milano-Chiasso o *viceversa*	190.15	119.40
6	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa-(Livorno / Colle Salvetti)-Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini-{(Bologna / Ravenna)-Ferrara-Padova-Venezia-Verona / Bologna-(Modena-Verona / Piacenza)}-Milano-Chiasso o *viceversa*	196.15	123.10

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
7	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Livorno / Colle Salvetti) Civitavecchia-Roma-Orte-Foligno-Ancona-Loreto-Ancona-Castel Bolognese-Ravenna-Castel Bolognese-Bologna {(Modena / Padova-Venezia) Verona / Piacenza} Milano-Chiasso *o viceversa*	182.75	115. —
8	Modane-Torino-Genova-Pisa-Lucca-Firenze-Empoli-Pisa (Livorno / Colle Salvetti) Civitavecchia-Roma-(Palestrina / Velletri) Napoli-Napoli-Palermo-via mare {(Aragona C. / Marianopoli) Catania-Giardini T. / Patti} Messina-{Villa S. Giov. / Reggio C.} - {Taranto-Bari / Paola-Battipaglia-Napoli} - Foggia-Ancona-Rimini {(Bologna / Ravenna) Ferrara-Padova-Venezia-Verona / Bologna {Modena-Verona / Piacenza}} Milano-Chiasso *o viceversa*	252.80	159.75
9	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze (Chiusi / Foligno) Roma-(Palestrina / Velletri)-Napoli-Foggia-Ancona-Rimini {(Bologna / Ravenna) Ferrara-Padova-Venezia-Verona / Bologna {Modena-Verona / Piacenza}} Milano-Chiasso *o viceversa*	194.35	121.90

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO	
		1ª classe Lire	2ª classe Lire
10	Modane-Torino-Genova-Pisa-Livorno-Pisa-Empoli-Firenze [Foligno / Chiusi] Roma-[Palestrina / Velletri]-Napoli- Napoli-Palermo-via mare [[Aragona C. / Marianopoli]-Catania-Giardini T. / Patti]-Messina-[Villa S. Giov. / Reggio C.]-[Paola-Battipaglia-Napoli / Taranto-Bari]- Foggia-Ancona-Rimini [[Bologna / Ravenna]-Ferrara-Padova-Venezia-Verona / Bologna-[Modena-Verona / Piacenza]] Milano-Chiasso *o viceversa*	252.80	159.75
11	Modane-Torino-Genova-Pisa [Livorno / Colle Salvetti]-Civitavecchia-Roma-[Palestrina / Velletri]-Napoli- [Napoli-Palermo-via mare [[Aragona C. / Marianopoli]-Catania-Giardini T. / Patti]-Messina-[Villa S. Giov. / Reggio C.]-[Metaponto / Paola]-Napoli] *o viceversa* Napoli-[Palestrina / Velletri]-Roma-Chiusi-Firenze-Bologna [[Modena / Padova-Venezia] Verona / Piacenza] Milano-Chiasso *o viceversa*	252.80	159.75

8: — Serie F - Chiasso Domodossola.

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
1	:hiasso-Milano-Arona-Domodossola *o viceversa*	20.15	13.95
2	Chiasso-Mila[illegible] P[illegible]nza-Bologna-Firenze-Empoli-[illegible]orno-Genova (Alessandria / Acqui) Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara) (Arona / Orta Miasino) Dom[illegible] *o viceversa*	105.45	72.15
3	Chiasso-Milano (Verona-(Modena / Venezia-Padova) / Piacenza) Bologna-Firenze-Empoli-Pisa-Livorno-Pisa-Genova-((Alessandria / Acqui) Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara) (Arona / Orta Miasino) Domodossola *o viceversa*	126.80	86.20
4	Chiasso-Milano (Verona (Modena / Venezia-Padova) / Piacenza) -Bologna-Firenze-(Chiusi / Foligno) Roma-Civitavecchia (Livorno / Colle Salvetti) Pisa-Genova-((Alessandria / Acqui) Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara) (Arona / Orta Miasino) -Domodossola *o viceversa*	167.85	105.65

Numero dell'itinerario	ITINERARIO	PREZZO 1ª classe Lire	PREZZO 2ª classe Lire
5	Chiasso-Milano-{Verona {Modena / Venezia-Padova} / Piacenza} Bologna-Firenze- Chiusi / Foligno -Roma- Palestrina / Velletri -Napoli- Palestrina / Velletri Roma-Civitavecchia Livorno / Colle Salvetti -Pisa-Genova-{Alessandria / Acqui} Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara} {Arona / Orta Miasino} Domodossola *o viceversa*	188.95	118.45
9	Chiasso-Milano-{Verona-Venezia-Padova-Ferrara- Ravenna / Bologna / Verona-Modena / Piacenza} Bologna} Rimini-Ancona-Foggia-Napoli Palestrina / Velletri -Roma- Chiusi / Foligno Firenze-Empoli-Pisa-Livorno-Pisa-Genova-{Alessandria / Acqui} Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara} Orta Miasino / Arona} Domodossola *o viceversa*	193.15	120.95
11	Chiasso-Milano {Verona-{Modena / Padova-Venezia-Padova} / Piacenza} Bologna-Firenze- Chiusi / Foligno -Roma Palestrina / Velletri Caserta-Napoli- {Napoli-Palermo- via mare {Aragona C. / Marianopoli} -Catania-Giardini T / Patti} -Messina-{Villa S. Giovanni / Reggio C.} - {Metaponto / Paola} - -Battipaglia-Napoli *o viceversa* Napoli- Palestrina / Velletri -Roma- Livorno / Colle Salvetti Pisa-Genova- {Alessandria / Acqui} Torino-Santhià-Borgomanero / Alessandria-Novara} {Arona / Orta Miasino} Domodossola *o viceversa*	251.65	158.85

Ordine di Servizio N. 384. (C.).

Servizio merci italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$-Fiume o viceversa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 240-1914).

Nella « Tariffa per trasporti a piccola velocità in servizio cumulativo italo-ungherese via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$ -Fiume o viceversa del 1° novembre 1901 », sono da introdursi, con validità dal 1° dicembre 1914, le seguenti aggiunte:

Pag. 26: Elenco delle stazioni ungheresi ammesse al servizio diretto (ristampato col 4° foglio di modificazioni ed aggiunte, del 1° novembre 1914) — inserire il nome della stazione di Maramarossziget, senza indicazione della distanza da Fiume.

Pag. 46: Tariffa N. 19, serie *c*) e *d*). Inserire il nome della stazione di Maramarossziget coi prezzi appresso indicati:

Maramarossziget	—	—	4.65 (2)	3.58 (3)

Aggiungere in calce alla detta pagina, le seguenti note:

(2) Applicabile ai trasporti via Venezia, composti di sedie di legno curvato, montate o smontate, imballate in paglia o stuoia, in partite di almeno 5 tonnellate o paganti per tale peso minimo.

(3) Applicabile ai trasporti via Venezia, composti di sedie di legno curvato, montate o smontate, imballate in paglia o stuoia.

Pag. 47. — Inserire nell'ultima colonna, il nome della stazione di Maramarossziget.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di Servizio N. 385 (M. e C.).

Servizio di corrispondenza con la Società elettrica bresciana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 323-1910).

Il servizio di corrispondenza esistente, a mezzo della stazione di Brescia, con le tramvie Brescia-Orzinuovi-Soncino, Brescia-Gardone Valle Trompia-Brozzo-Tavernole, Brescia-Salò-Toscolano e Brescia-Termini-Vestone, esercitate dalla Società elettrica bresciana ,dal 16 dicembre 1914, viene esteso anche alle tramvie, recentemente aperte all'esercizio, *Brescia-Parone Mella-Ostiano* e *Parone Mella-Fiesse* della Società medesima, sotto l'osservanza di tutte le norme e condizioni di cui l'Ordine di Servizio N. 323-1910.

Le nuove stazioni ammesse al servizio di corrispondenza, con l'indicazione dei servizi ai quali sono abilitate e delle relative distanze dalla stazione di scambio di Brescia, risultano dal prospetto allegato all'Ordine di Servizio.

In relazione a quanto sopra dovranno apportarsi nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » le seguenti aggiunte e modificazioni:

— a pagina 5 (indice) aggiungere, di seguito all'indicazione della tramvia Brescia-Termini-Vestone, le nuove linee *Brescia-Parone Mella-Ostiano* e *Parone Mella-Fiesse;*

— a pagina 10 e seguenti (elenco alfabetico) aggiungere, nella sede opportuna, i nomi delle nuove stazioni di cui l'allegato al presente Ordine di Servizio, con l'indicazione della pagina 154;

— a pagina 154 riportare tutte le indicazioni risultanti dall'allegato suddetto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 385-1914.

Società Elettrica Bresciana

Anonima per azioni - Sede in Brescia

Tramvie Brescia-Pavone Mella-Ostiano e Pavone Mella-Fiesse

DIREZIONE D'ESERCIZIO: **BRESCIA.**

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze in chilometri dalla stazione di scambio di Brescia
		Grande velocità	Piccola velocità accelerata	Piccola velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori: di testa	Piani caricatori: di fianco	Grue fisse: Quantità	Grue fisse: Portata in tonnellate	Bilancie a ponte: Quantità	Bilancie a ponte: Portata in tonnellate	Sagoma limite	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

Fornaci di Brescia . .		G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Flero	Brescia-Pavone Mella-Ostiano	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Poncarale.	Brescia-Pavone Mella-Ostiano	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Leno	Brescia-Pavone Mella-Ostiano	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	23
Pavone Mella . . .	Brescia-Pavone Mella-Ostiano	G	A	P	VB		—	—	—	—	—	—	—	30
Pralboino.	Brescia-Pavone Mella-Ostiano	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	35
Ostiano	Brescia-Pavone Mella-Ostiano	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	41
Gottolengo	Pavone Mella-Fiesse	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	35
Gambara	Pavone Mella-Fiesse	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	39

— Per le esclusioni dal servizio di corrispondenza vedasi l'allegato all'Ordine di servizio N. 323-1910.

N.B. Tutte le stazioni sono fornite di piano caricatore mobile.

Ordine di Servizio N. 386. (C.).

Servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera, via Modane-Ginevra e via Ventimiglia-Ginevra, per viaggiatori e bagagli.

(Vedi Ordini di Servizio N. 190-1913 e 339-1914).

Col 1° novembre 1914 è stato diramato un 1° supplemento alla tariffa del servizio diretto suaccennato - edizione 1° luglio 1913 - citata al punto 10° dell'Ordine di Servizio N. 190-1913.

In tale supplemento sono indicati i nuovi prezzi assegnati ai biglietti della tariffa suddetta in dipendenza dell'applicazione della legge 23 luglio 1914, N. 742.

Alla correzione dei biglietti di cui trattasi è stato provvisto in conformità di quanto è detto al riguardo nell'Ordine di Servizio N. 339-1914, capo II B.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 387. (C.).

Tariffe internazionali. - Parte II-B, fascicolo 2°. - Prezzi applicabili alla percorrenza italiana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 382-1914).

Con decorrenza dal 1° gennaio 1915 la stazione di « Porto Empedocle stazione », viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 8 a P. V. (valevole pel trasporto della frutta secca) in servizio diretto italo-austro-ungarico, italo-francese (con la P. L. M.) italo-germanico ed italo-svizzero.

In conseguenza, nel citato fascicolo 2°, a pag. 195 dovrà farsi la seguente aggiunta:

Porto Empedocle stazione (2)	Ventimiglia (P.) . .	7.87	6.93	—	3.04	2.71
	Modane (P.) . . .	8.34	7.41	—	3.12	2.77
	Iselle (G. P. S.). . .	8.29	7.35	—	3.11	2.76
	Pino (S.)	8.15	7.22	—	3.09	2.75
	Chiasso (G. S.) . .	7.94	7.01	—	3.05	2.72
	Peri (A. G.) . . .	7.53	6.60	—	2.98	2.67
	Pontebba (A. G.). .	8.07	7.14	—	3.07	2.74
	Cormons (A.). . .	7.92	6.98	—	3.05	2.71
	Cervignano (A.) . .	7.77	6.83	—	3.02	2.70

(2) Non compresa la tassa di trasbordo, per la traversata dello Stretto di Messina (L. 0.50 per tonnellata, indivisibile) di cui l'avvertenza 3-*c* a pag. 6.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 388. (C.).

Servizio merci italo-francese (con la P. L. M.).

Con decorrenza dal 16 dicembre 1914 saranno da introdursi, nella nomenclatura italiana della tariffa diretta italo-francese (P. L. M.). le seguenti aggiunte:

414-a	409-a	Cloruro di potassio per concimi			X	–	5	X•	–	–			
							X	–	5	X•	–	–	6

464-a	473-a	Cotone idrofilo . . .	2-v	3	6	II•	—	—	—	20	6			
								II•	--	—	--	—	—	2
464-b	473-b	Cotone preparato per uso chirurgico anche fenicato od altrimenti medicato	1-v	—	—	I	—	—	—	—	—			
								I	—	—	—	—	—	1
1192-a	1024-a	Nitrato di soda o nitro cubico per concimi				X	—	5	X•	—	—			
								X	—	5	X•	—	—	6
1543-a	1382-a	Solfato di potassa per concimi				X	—	5	X•	—	—			
								X	—	5	X•	—	—	6

Inoltre, nella nomenclatura francese della suddetta tariffa, saranno da introdursi nella opportuna sede, le seguenti voci:

409-a	414-a	Chlorure de potassium pour engrais.
473-a	464-a	Coton hydrophile.
473-b	464-b	Cotons imprégnés de substances médicamenteuses (acide phénique, iodoforme, salol, sublimé, etc.).
1024-a	1192-a	Nitrate de soude pour engrais.
1382-a	1543-a	Sulfate de potasse pour engrais.

Pag. 349. *Tariffa eccezionale N. 20 P. V.* — Nel § 6, aggiungere nella sede opportuna la voce: « Cotone idrofilo ».

Pag. 447. *Tasse complementari pei trasporti a P. V. via Iselle.* — Nell'ultima colonna, l'indicazione della tariffa N. 24 dovrà essere corretta in N. 19.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di Servizio N. 389. (C. M.).

Provvisoria estensione di servizio nella stazione di Milano Porta Sempione.

(Vedi Ordine di Servizio N. 411-1911).

A datare dal giorno 14 dicembre 1914, la stazione di Milano Porta Sempione, attualmente ammessa ai soli trasporti a P. V. O. con qualche limitazione, viene abilitata, in via provvisoria, all'effettuazione e ricevimento dei trasporti militari in conto corrente a G. V., in servizio interno e cumulativo italiano.

In conseguenza di quanto sopra, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914) » a pagina 36, di fronte al nome della stazione di Milano Porta Sempione, si deve esporre nella colonna 8 la lettera G col richiamo (20), riportando in calce la seguente annotazione:

(20) esclusivamente per i trasporti militari in conto corrente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 390. (C. M.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la società "Navigazione Toscana" per i trasporti da e per le isole dell'Arcipelago Toscano.

(Vedi Ordine di Servizio N. 251-1913).

In seguito ad accordi intervenuti con la Società anonima « Navigazione Toscana » con sede in Livorno, esercente le linee di navigazione sovvenzionate con le isole dell'Arcipelago toscano, il servizio cumulativo ferroviario-marittimo per i trasporti da e

per le dette isole sarà effettuato, a principiare dal 16 dicembre 1914, in base alle condizioni ed ai prezzi risultanti dal presente Ordine di Servizio, il quale annulla e sostituisce tutte le precedenti pubblicazioni che si riferiscono al servizio cumulativo medesimo.

***

1° - *Stazioni e scali ammessi al servizio cumulativo.* — Le stazioni ferroviarie ammesse al servizio cumulativo sono tutte quelle della Rete dello Stato, abilitate senza limitazioni ai trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed ordinaria.

Per i trasporti, però, eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. sono ammesse al servizio cumulativo anche tutte le stazioni delle ferrovie secondarie, delle tramvie e dei laghi, aventi servizio cumulativo con la Rete dello Stato.

Gli scali ammessi al servizio cumulativo sono quelli di Marina di Campo, Marciana Marina, Portoferraio, Portolongone e Rio Marina, nell'Isola d'Elba, e quelli di Capraia e Pianosa. Lo scalo di Gorgona è ammesso soltanto per le spedizioni di un sol collo ciascuna di peso fino a 20 kg., effettuate in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V., e solo per le spedizioni in destinazione di esso scalo.

2° - *Documenti di trasporto.* — I documenti di trasporto da usarsi per le spedizioni in servizio cumulativo devono essere conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e devono essere presentati dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni, poi, di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi deve essere presentato un documento di trasporto in più.

3° - *Istradamento dei trasporti.* — Per le spedizioni tanto a grande velocità quanto a piccola velocità accelerata da e per Portoferraio il transito normale è quello di Piombino; le spedizioni stesse potranno però, dietro domanda del mittente esposta sul documento di trasporto, essere istradate anche per il transito facoltativo di Livorno.

I trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata da e per tutti gli altri scali ammessi al servizio cumulativo devono essere istradati per il transito di Livorno.

I trasporti, infine, a piccola velocità ordinaria da e per tutti gli scali ammessi al servizio cumulativo possono essere istradati tanto per il transito di Livorno, quanto per quello di Piombino, restando inteso che l'appoggio all'uno od all'altro dei detti transiti dovrà, in mancanza della domanda del mittente, stabilirsi in base alla distanza più breve dalla stazione ferroviaria di partenza o di destinazione.

Sui documenti di trasporto dovrà essere indicata, quale stazione destinataria, la stazione-transito di mare, e quale definitiva, lo scalo cui è diretta la merce.

4° - *Consegna delle merci ai transiti.* — Lo scambio dei trasporti fra le Ferrovie dello Stato e la Società « Navigazione Toscana » avrà luogo nella stazione di Livorno S. Marco, per le merci a grande velocità; nella stazione di Livorno Marittima per le merci a piccola velocità accelerata ed ordinaria; nella stazione di Piombino, per tutte indistintamente le categorie di trasporti.

5° - *Termini per la consegna delle merci.* — La consegna delle merci dalle Ferrovie dello Stato alla Società di Navigazione avrà luogo:

a) a Livorno, nei giorni di giovedì e sabato di ogni settimana, salvo cambiamenti d'itinerario;

b) a Piombino, giornalmente almeno 3 ore prima della partenza del piroscafo.

La consegna delle merci da parte della Società di Navigazione alle Ferrovie dello Stato avrà luogo:

a) a Livorno, entro le 24 ore successive all'approdo del piroscafo allo scalo;

b) a Piombino, nel giorno di approdo del piroscafo allo scalo.

6° - *Ricognizione dei trasporti.* — Lo scambio dei trasporti ai transiti si effettuerà mediante il riconoscimento in contraddittorio, fra gli agenti dell'Amministrazione ferroviaria e quelli della Società di navigazione, del numero, specie, condizione e peso di

ciascun collo di merce in confronto delle indicazioni portate dai documenti di trasporto.

7° - *Assegni e spese anticipate.* — I trasporti in servizio cumulativo possono essere gravati di spese anticipate e di assegni secondo le disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

La provvigione per gli assegni va riscossa una sola volta a favore dell'Amministrazione speditrice.

8° - *Merci escluse dal servizio cumulativo.* — Sono esclusi dal servizio cumulativo:

a) i trasporti scortati da documenti importanti riduzioni di tariffa e quindi anche i trasporti militari e quelli delle Regie Privative;

b) il bestiame, ad eccezione di quello minuto convenientemente condizionato in ceste o in gabbie, come: agnelli, capretti, porcellini e vitellini lattanti, non eccedente il peso di 100 kg. per collo;

c) i bozzoli vivi;

d) i feretri;

e) la paglia ed i foraggi non compressi;

f) i liquidi in recipienti di vetro non incassati o in damigiane non completamente rivestite;

g) i veicoli, compresi gli automobili;

h) i colli indivisibili superanti il peso di kg. 800 eccetto che per gli scali di Marciana Marina e Portolongone, pei quali il peso dei colli non deve superare i kg. 400, e per gli scali di Marina di Campo e Rio Marina, pei quali il peso non deve superare, rispettivamente, i kg. 300 e 250;

i) i legnami, le ferramenta ed in genere le altre merci di lunghezza superiore a m. 2,60 ed a m. 1,90 nelle altre dimensioni:

k) le merci alla rinfusa;

l) il letame, le materie fecali, il carniccio non incalcinato, le ossa, le corna e gli unghioni non perfettamente scarnati, i residui di macelleria, e simili materie di odore disaggradevole o soggette a putrefazione:

m) le materie esplodenti ascritte alle categorie 11, 12, 13 e 14 dell'allegato n. 9 alle tariffe in vigore sulle Ferrovie dello

Stato eccetto quelle tassativamente nominate nella serie 1ª della classificazione marittima;

n) il carburo di calcio ed il perossido di sodio;

o) l'acido arsenioso, cloridrico o muriatico, fenico, fosforico, nitrico od azotico, picrico, solforoso, l'ammoniaca, il fenolo e la nitrobenzina;

p) il petrolio, la benzina, la nafta e l'alcool puro e denaturato;

q) i fiammiferi non condizionati in casse foderate di zinco o latta;

r) i biliardi montati, le barche e battelli, le locomotive, le boe o gavitelli, i pianoforti e gli harmonium;

s) le merci il cui trasporto fosse vietato dal Governo o da altre autorità competenti per ragioni di sanità pubblica o per qualsiasi altro motivo.

9° - *Responsabilità in generale per le spedizioni in servizio cumulativo.* — Per le spedizioni in servizio cumulativo valgono, quanto alla responsabilità e per tutto ciò che non è specialmente previsto dal presente Ordine di Servizio, le disposizioni rispettivamente in vigore per le ferrovie e per la navigazione (polizza di carico).

Per il calo naturale delle merci valgono sulle linee di navigazione le stesse disposizioni delle Ferrovie dello Stato.

10° - *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti effettuati in servizio cumulativo sono:

a) PEL PERCORSO FERROVIARIO.

Le tariffe e condizioni in vigore sulla Rete dello Stato, comprese le tariffe speciali, locali ed eccezionali applicabili ai trasporti da e per Livorno e Piombino, avvertendo che siccome le operazioni di carico e scarico ai detti transiti non possono essere eseguite dalle parti, così è da mantenersi ferma, in ogni caso, la relativa quota di diritto fisso.

I trasporti di merci a P. V. Acc. devono essere gravati, rispetto alle stazioni di Livorno e Piombino, della tassa di transito, di cui all'art. 108 delle tariffe vigenti sulle Ferrovie dello Stato.

La stessa tassa si applica anche ai trasporti a P. V. O. nei casi in cui i diritti fissi delle tariffe applicabili non comprendano le quote corrispondenti alle operazioni di carico e scarico.

b) Pel percorso marittimo.

Da e per qualunque scalo e per qualunque merce (escluse le merci di cui alle serie 1ª e 2ª ed alla tariffa speciale appresso riportate), il prezzo di L. 1,50 per quintale, comprese le spese locali di transito col minimo di L. 1,30 per spedizione.

Per le merci di cui alle serie 1ª e 2ª, il prezzo è rispettivamente di L. 1,90 e L. 2,30 per quintale, sempre col minimo di L. 1,30 per spedizione.

Tutte le volte, però, che per queste ultime merci lo speditore abbia esposto sul documento di trasporto i dati di misurazione e da questi si rilevi che le merci spedite pesano più di kg. 250 per metro cubo, allora anche per esse è da applicarsi il prezzo di L. 1,50 per quintale.

Per le merci, poi, della serie 2ª è da applicarsi il prezzo di L. 1,90 per quintale, se dai dati anzidetti risulti che pesano più di 150 kg. per metro cubo senza raggiungere il peso di 250 kg.

Per le merci infine, comprese nella tariffa speciale sopra ricordata sono dovuti, in ogni caso, i prezzi indicati nella tariffa stessa.

Nell'applicazione del prezzo di trasporto, le frazioni di quintale inferiori ai 50 kg. e quelle di 50 o più kg. si calcolano rispettivamente per mezzo quintale o per quintale intero.

Alle spedizioni di un sol collo ciascuna di peso fino a 20 kg., effettuate per il percorso ferroviario a grande velocità e fruenti per il percorso stesso delle tariffe speciali N. 1 e 11, è da applicarsi, per il percorso marittimo, indistintamente il prezzo di L. 1.30, comprese le spese locali di transito.

SERIE 1ª (Merci per le quali è dovuto il prezzo di L. 1,90 per quintale):

Alberi ed arbusti fruttiferi od ornamentali (piante vive)
Attrezzi rurali
Calzature di ogni specie
Cartucce vuote con o senza capsula
Cascami di canapa, di cotone, di lino, di lana non compressi
Crusca e cruschello di qualsiasi cereale
Macchine da cucire e macchine agricole
Miccie da minatori
Ombrelli e ombrellini
Stoviglie in genere, maioliche, porcellane e terraglie.

SERIE 2ª — (Merci per le quali è dovuto il prezzo di L. 2,30 per quintale):

Balocchi di legno e di ogni altra materia
Berrette e cappelli
Bozzoli morti
Carcasse o fusti per oggetti di moda
Cordami di fibre vegetali
Crine vegetale ed animale
Fieno ed altri foraggi in balle compresse
Fiori, foglie e ramoscelli, naturali od artificiali, sciolti in mazzetti od in lavori, comprese le corone
Gas compressi in bombole
Materassi
Mobili di legno nuovi ed usati e masserizie per sgomberi di casa
PaglGiericci elastici a molle spirali o a rete metallica
Penne e piume greggie o lavorate
Saggina in steli
Scope e scopette
Spazzole
Specchi con cornice e senza
Spugne greggie o lavorate
Sughero greggio in pezzi od in lavori
Trecce di paglia, di truciolo, di sparto
Vetro e cristallo comunque lavorati
Vimini, giunchi e canne

TARIFFA SPECIALE

Botti, barili, damigiane, fiaschi, bottiglie, bottiglioni vuoti	L. 3,00 per quintale
Casse, ceste, corbelli e panieri vuoti ed altri lavori da panieraio	» 3,80 » »
Scatole vuote d'ogni qualità e specie . . .	» 3,80 » »
Sedie d'ogni genere	» 0,50 l'una
Valigie, bauli ed altri lavori da valigiaio.	» 3,80 per quintale
Bicicli a pedale	» 2,50 l'uno
Tricicli a pedale	» 4,75 »
Motocicli	» 6,75 »

11° - *Registrazione dei trasporti.* — I trasporti di cui si tratta dovranno essere scritturati, secondo le norme in vigore, nei registri e nei riassunti delle spedizioni e degli arrivi *del servizio cumulativo italiano.*

Per il regolamento dei conti con la Società di Navigazione, le stazioni transito di mare seguiranno le istruzioni che saranno ad esse particolarmente impartite.

12° - *Corrispondenza d'ufficio.* — Le riserve per anormalità di qualunque genere saranno date alle stazioni interessate nei modi e nei termini prescritti dai regolamenti in vigore per gli ordinari trasporti in servizio interno.

Per le giacenze, per il rifiuto delle merci ed in genere per tutto quanto ha attinenza con i trasporti effettuati in base al servizio cumulativo, la corrispondenza sarà scambiata esclusivamente fra le stazioni ammesse al servizio e quelle transito di mare, le quali serviranno da intermediarie verso le locali Agenzie della Società « Navigazione Toscana ».

In base a quanto precede, devono essere fatte opportune modificazioni ed aggiunte alle pag. 107 e 108 del prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 1° aprile 1913).

Inoltre, nel prospetto « Servizio ferroviario-marittimo ecc. » delle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. (Parte IV delle Tariffe e Condizioni pei trasporti) devono essere fatte le seguenti modificazioni:

i prezzi di L. 0,80 e L. 0,90, indicati, rispettivamente, per le spedizioni di peso fino a Kg. 10 e per quelle da oltre Kg. 10 a Kg. 20, per i percorsi marittimi fra Livorno e Piombino, da una parte, e gli scali dell'Arcipelago toscano, dall'altra, vanno corretti in L. 1,30 per le spedizioni di qualsiasi peso;

la nota (**) deve essere così modificata: « Per quanto riguarda l'isola di Gorgona il servizio ha luogo soltanto per le spedizioni in destinazione dell'isola stessa ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 391. (C. M.).

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra l'Italia e taluni scali marittimi esteri della costa orientale adriatica.

(Vedi Ordine di Servizio N. 301-1914).

Per quanto riguarda il servizio cumulativo suddetto, gli aumenti di tariffa stabiliti dagli articoli 13 e 15 della Legge 23 luglio 1914 n. 742 sono stati applicati a cominciare dal 1° novembre 1914, riferibilmente ai trasporti di viaggiatori, e lo saranno dal 16 dicembre 1914 per i trasporti delle merci.

In dipendenza di tali aumenti e per l'attuazione di alcune innovazioni che si sono concordate per il servizio cumulativo medesimo, si è fatto luogo alla pubblicazione di una nuova edizione (16 dicembre 1914) dei due volumi costituenti le « Condizioni e Tariffe », i quali annullano e sostituiscono la parte I (edizione 1° luglio 1913) e la parte II (edizione 1° gennaio 1913) delle tariffe attualmente in vigore.

Il volume riguardante i trasporti di viaggiatori e bagagli sarà fornito, in tempo utile, alle stazioni interessate a cura del-

l'Ufficio contabilità prodotti di Firenze; quello concernente i trasporti di merci è stato già distribuito dall'Ufficio stesso. Sulla copertina e sul frontespizio di quest'ultimo volume, l'indicazione « Edizione 1° novembre 1914 » deve essre corretta a mano in quella « Edizione 16 dicembre 1914 ».

Nei prezzi di trasporto contenuti in ambedue i nuovi volumi sono già compresi tutti gli aumenti di cui sopra. In conseguenza, per i trasporti effettuati in base al servizio cumulativo di cui trattasi non deve essere fatta alcuna esazione suppletiva, oltre quelle delle tasse accessorie previste dalle relative tariffe.

Le innovazioni sopra accennate e che entrano in vigore col 16 dicembre 1914 sono le seguenti.

I — *Trasporti viaggiatori e bagagli.*

Le corrispondenze fra le stazioni ferroviarie e gli scali marittimi per le quali è prevista la istituzione di biglietti e la registrazione diretta dei bagagli subiscono dei cambiamenti in confronto di quelle risultanti dal quadro *allegato A* all'Ordine di Servizio N. 409-1912. Detto quadro viene pertanto sostituito da quello unito al presente (allegato A).

II — *Trasporti di merci.*

a) La tariffa n. 1 è stata resa applicabile ai trasporti tanto in partenza quanto in destinazione dell'Italia, restando abolita così l'attuale tariffa n. 2.

b) È stata ammessa l'effettuazione in servizio cumulativo anche dei trasporti a grande velocità, limitatamente alle merci specificate nell'elenco che segue il Capo I della nuova tariffa.

Per questi trasporti sono state stabilite le classi di prezzi A e B, che sono applicabili, rispettivamente, alle spedizioni di peso inferiore a Kg. 500 e di Kg. 500 ed oltre.

Per i trasporti stessi è stata istituita l'apposita lettera di vettura Mod. Ci-145, la quale consta di tre tagliandi, al pari di quella valevole per i trasporti a piccola velocità, ed ha una striscia rossa nei due margini superiore ed inferiore.

La distribuzione di tale nuovo documento sarà fatta, in tempo utile, a cura dei competenti Magazzini Stampe, limitatamente però alle stazioni ammesse al servizio cumulativo; le altre stazioni potranno, all'occorrenza, farne richiesta alla più

vicina stazione ammessa al servizio od anche ai detti Magazzini, uniformandosi, in questo secondo caso, alle disposizioni contenute nell'art. 33 delle « Norme per il servizio contabile del Capo Stazione », per gli stampati a pagamento.

La consegna dalle Ferrovie dello Stato alla Società « Puglia » delle merci spedite a grande velocità, avrà luogo non meno di 3 ore prima della partenza dei piroscafi.

Anche per la scritturazione e contabilizzazione dei trasporti a grande velocità le stazioni seguiranno le norme ordinarie fissate per i trasporti in servizio internazionale, analogamente a quanto è stabilito per i trasporti a piccola velocità.

c) Per i trasporti di calci idrauliche e cementi in partenza da determinate stazioni sono stati stabiliti appositi prezzi speciali, che figurano di seguito a quelli valevoli per i trasporti di telerie, tovaglierie, ecc.

d) Per le spedizioni in transito per i porti di Ancona e Barletta i prezzi della tariffa devono essere aumentati degli importi indicati a piè dei prospetti della tariffa stessa, qualunque sia lo scalo marittimo estero mittente o destinatario, essendo stata soppressa la distinzione ora esistente per i trasporti da e per Fiume. Per le spedizioni, invece, in transito per il porto di Venezia, i prezzi devono essere diminuiti degli importi pure indicati a piè dei detti prospetti.

e) All'indicazione del numero delle zone della percorrenza ferroviaria è stata sostituita quella del gruppo dei chilometri compresi attualmente in ciascuna di esse zone.

f) Il numero delle classi a piccola velocità è stato portato a 61 e, tanto per queste classi, quanto per quelle A e B a grande velocità, si sono indicati i prezzi per i percorsi fino a 1300 chilometri.

A complemento, poi, ed a modificazione di alcune disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 409-1912, si avverte che dal 16 dicembre 1914 dovranno essere osservate le norme seguenti:

1) le lettere di vettura per le spedizioni in provenienza dagli scali esteri, dovranno essere compilate dagli agenti ferroviari dei porti di transito in base alle polizze di carico che saranno consegnate dalle locali Agenzie della Società di Navigazione « Puglia »;

2) per tutte le spedizioni in affrancato, dovrà essere riscosso a partenza, oltre alle tasse di bollo delle polizze di carico ed eventualmente, della polizza di assicurazione, l'importo di L. 0,60 per la compilazione dei documenti nei porti di transito e per le spese di posta occorrenti per l'invio delle polizze di carico;

3) la provvigione sugli assegni dovrà essere riscossa nella misura di L. 2,25 per ogni cento lire indivisibili, anzichè in quella di L. 1,25;

4) lo scambio delle merci fra le ferrovie dello Stato e la Società di navigazione « Puglia » per i trasporti in transito a Barletta, si farà in quello scalo marittimo, anzichè nella stazione.

Per le modificazioni da apportarsi alle « Condizioni e Tariffe » in conseguenza di tale provvedimento, è stato pubblicato un « Foglio di modificazioni », che sarà distribuito a cura dell'Ufficio Contabilità prodotti di Firenze.

Per norma delle stazioni non ammesse al servizio cumulativo si avverte che ai comma *a*) *b*) *c*) *d*) *e*) *f*) e *g*), che figurano in fine all'Ordine di Servizio N. 409-1912, vanno sostituiti i seguenti:

a) le merci alla rinfusa;

b) le merci di peso superiore a Kg. 1000 per collo, come pure quelle di peso superiore a Kg. 700 per collo se in destinazione degli scali di Corfù, Curzola, Durazzo, Prevesa, S. Giovanni di Medua, Santa Maura, Santi Quaranta e Valona;

c) le merci in colli di volume superiore a metri cubi 2;

d) le merci in colli di lunghezza superiore a 7 metri, anche se di volume inferiore a metri cubi 2;

e) i veicoli (compresi gli automobili) non incassati;

f) le merci spedite da Amministrazioni dello Stato, con richiesta che importi riduzione di tariffa e quelle per le quali vi sia divieto di trasporto per ragioni di ordine e sanità pubblica o per qualsivoglia altro motivo;

g) le merci gravate di spese anticipate non rappresentanti porto anteriore esposto d'ufficio;

h) le merci pericolose e nocive di cui alle leggi ed ai regolamenti citati nell'art. 8 della tariffa, eccetto quelle tassativamente nominate nella nomenclatura e classificazione della piccola velocità.

Nell'Allegato B al presente Ordine di Servizio sono indicati i nomi delle stazioni che colla pubblicazione della nuova tariffa vengono ammesse al servizio cumulativo per i trasporti di merci; tali nomi devono essere aggiunti nell'elenco Allegato C all'Ordine di Servizio sopra citato.

Il nuovo volume delle « Condizioni e Tariffe » riguardante i trasporti di merci è vendibile al pubblico al prezzo di L. 1.00.

Le stazioni cui pervenissero richieste di acquisto del detto volume dovranno farne domanda, nei modi d'uso all'Ufficio contabilità prodotti di Firenze, il quale provvederà per l'invio e disporrà per la contabilizzazione dell'importo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

SERVIZIO CUMULATIVO FERROVIARIO-MARITTIMO FRA L'ITALIA E

QUADRO DELLE

BIGLIETTI DI CORSA SEMPLICE

Dalle stazioni sottoindicate agli scali marittimi controindicati, o viceversa	Antivari		Cattaro	Corfù	Curzola		Durazzo		
	Via Ancona	Via Bari	Via Bari	Via Brindisi	Via Ancona	Via Bari	Via Ancona	Via Bari	Via Brindisi
Bari	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bologna	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(1)	(1)	—
Firenze S. M. N.	—	(2)	(2)	(1)	(2)	—	—	(2)	—
Foggia	—	(1)	(1)	(1)	—	(2)	—	(1)	—
Genova P. P.	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(1)	(1)	—
Lecce	—	(1)	(1)	(1)	—	(2)	—	—	(1)
Livorno C.	—	(2)	(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	—
Milano C.	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(1)	(1)	—
Modane	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(1)	(1)	—
Napoli	—	(1)	(1)	(1)	—	(2)	—	(1)	—
Padova	—	(2)	(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	—
Potenza Inf.	—	(2)	(2)	(2)	—	(2)	—	—	(2)
Reggio Cal. C.le	—	(2)	(2)	(2)	—	(2)	—	—	(2)
Rimini	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(1)	(1)	—
Roma Term.	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(1)	(1)	—
Torino P. N.	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(1)	(1)	—
Ventimiglia	—	(2)	(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	—
Verona P. V.	—	(2)	(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	—

(1) Corrispondenze per le quali esistono biglietti diretti.
(2) Corrispondenze per le quali i biglietti verranno istituiti solamente in caso di bisogno

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 391-1914.*

TALUNI SCALI MARITTIMI DELLA COSTA ORIENTALE ADRIATICA

CORRISPONDENZE

DI ANDATA E RITORNO

Fiume		Gravosa		Pola		Prevesa	Santa Maura	S. Giovanni di Medua			Santi Quaranta	Spalato	Vallona		Zara
Via Ancona	Via Venezia	Via Ancona	Via Bari	Via Ancona	Via Venezia	Via Brindisi	Via Brindisi	Via Ancona	Via Bari	Via Brindisi	Via Brindisi	Via Ancona	Via Ancona	Via Brindisi	Via Ancona
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	—	—	—
(1)	(1)	(1)	—	—	(1)	(1)	(2)	(2)	(1)	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	—	(2)	(1)	—	(2)	(2)
(1)	—	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(2)	—	(1)	(1)	—	(1)	(1)
(1)	(1)	(1)	—	—	(1)	(1)	(2)	(2)	(1)	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
(1)	—	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	—	(2)	(1)	(1)	—	(1)	(1)
(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	—	(2)	(2)	—	(2)	(2)
—	(1)	(1)	—	—	(1)	(1)	(2)	(2)	(1)	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
(1)	(1)	(1)	—	—	(1)	(1)	(2)	(2)	(2)	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
(1)	—	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(2)	—	(1)	—	(1)	(1)	—	(1)	(1)
—	(2)	(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	—	(2)	(2)	—	(2)	(2)
(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	—	(2)	(2)
(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	—	(2)	(2)
(1)	—	(1)	—	(1)	(1)	(1)	(2)	(2)	(2)	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
(1)	—	(1)	—	(1)	(1)	(1)	(2)	(2)	(1)	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
(1)	(1)	(1)	—	—	(1)	(1)	(2)	(2)	(1)	—	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
(2)	(2)	(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	—	(2)	(2)	—	(2)	(2)
—	(2)	(2)	—	—	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	—	(2)	(2)	—	(2)	(2)

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 391-1914.*

STAZIONI

da aggiungere nell'elenco allegato C all'Ordine di Servizio N. 409-1912.

Asigliano - Berceto - Busalla - Bussoleno - Calusco - Casale Popolo - Castelnuovo Berardenga - Castel S. Giovanni - Catania Centrale (1) - Chiasso - Chiusi - Fiorenzuola - Firenze S. M. N. (1) - Fontanetto Po - Genova P. Principe (1) - Livorno Centrale (1) - Mapello Ambivere - Milano P. Vittoria (1) - Morano sul Po - Olgiate Molgora - Pisa Centrale (1) - Porto Vecchio di Piombino - Rapolano - Roma Termini (1) - Serralunga Cereseto - Siderno Marina.

(1) Ammessa soltanto ai trasporti a grande velocità.

Circolare N. 115. (C. M.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270 e Circolare N. 112-1914).

A seguito delle comunicazioni fatte con le Circolari N. 76, 83, 88, 93, 99, 102, 104, 105 e 112-1914 e come da indirizzo sesto M. 5-12-6950 del 4 andante, s'informa che è stata dichiarata proibita l'esportazione della canapa greggia e pettinata e della stoppa di canapa, avvertendo però che le dogane sono state autorizzate a dar seguito alle spedizioni di sola canapa greggia in corso quando la merce risulti accettata dalle ferrovie dello Stato, per l'invio all'estero, entro il 5 dicembre c. a., o sia stata, entro il 4 detto, fatta dichiarazione di esportazione per l'imbarco.

Si avverte poi che resta ferma la concessione di esportare fino a nuovo ordine cordami, filati ed altri manufatti di canapa.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 116. (A.).

Vendita di sveglie al personale di macchina.

(Vedi Circolare N. 95-1914).

Con riferimento alla Circolare N. 95-1914, si avverte che per semplificazione delle operazioni contabili e per rendere più spedita la somministrazione delle sveglie chieste in vendita dal personale di macchina, vengono abolite le disposizioni di cui ai punti 3, 4 e 5 della surrichiamata Circolare N. 95-1914 e sostituite dalle seguenti disposizioni:

I magazzini vestiario, ricevute le richieste A-82, somministreranno senz'altro le sveglie, mediante spedizione in servizio

indirizzate ai capi degli uffici da cui dipendono i richiedenti, e procederanno al relativo addebito con Mod. A-86 (A).

Le divisioni trazione, ricevuto l'addebito, lo regolarizzeranno subito a debito del conto di spesa 119 partitario 1099 trattenendo in una sola volta all'agente, sul ruolo paga, a credito del conto massa vestiario partitario 289 il costo della sveglia, trattandosi di oggetto che deve considerarsi venduto per contanti.

Circolare N. 117. (C.).

Tassazione del solfuro di bario greggio mescolato a polvere di carbone.

Il solfuro di bario greggio, cioè mescolato a polvere di carbone, che si ottiene dalla lavorazione della baritina, deve tassarsi, per effetto dell'art. 62 delle tariffe, coi prezzi delle speciali 75 classe 5ª e 109, serie D.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 118. (C.).

Servizio internazionale: assegni.

Si è rilevato che da qualche tempo a questa parte, molti trasporti diretti all'estero vengono gravati d'assegno, per somme assai ingenti.

Si richiamano le stazioni alla stretta osservanza dell'art. 13 delle disposizioni regolamentari (Convenzione di Berna), per effetto del quale un assegno non deve superare il valore presumibile della merce sulla quale è gravato.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 119. (V.)

Sigle per indicare le località che hanno eseguito la visita periodica e la verifica della tara ai veicoli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 48-1907 e 150-1909).

In seguito a variazioni avvenute all'elenco delle località autorizzate o che potranno in seguito essere autorizzate ad eseguire ai veicoli le visite periodiche con o senza rialzo, e la verifica della tara, si pubblica colla presente un nuovo elenco di dette località, colla indicazione della rispettiva sigla colla quale si devono contrassegnare sui longheroni dei veicoli, nel modo prescritto, le visite periodiche e le verifiche di tara eseguite.

Restano in tal modo annullate e sostituite le Circolari N. 86-1910 e N. 13-1913.

Distribuita agli agenti delle classi 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

LOCALITA' DELLE FERROVIE DELLO STATO

autorizzate o che potranno venire autorizzate ad eseguire le visite periodiche e la verifica della tara ai veicoli.

LOCALITA'	SIGLA
Ala	Ala
Alessandria	A.
Ancona	An.
Arona	Ar.
Asti	As.
Avellino	Av
Bari	Ba.
Barletta	Bt.
Benevento	Bv.
Bergamo	Bg.
Bologna (Off.)	Bl. O.
Bologna	Bl.
Bra	Bra
Brescia	Bs.
Brindisi	Bd.
Campobasso	Cbs.
Casale	Cs.
Caserta	Ca.
Castellammare Adriatico	Cm. A
Catania	Cat.
Catania Acquicella	Cat. A
Catanzaro	Ctz.
Ceva	C.
Chiasso	Ch.
Chivasso	Chv.
Civitavecchia	Cv
Cremona	Cr.

LOCALITA'	SIGLA
Domodossola	Dd.
Fabriano	Fb.
Faenza	Fn.
Falconara	Fc.
Firenze (Off.)	Fr O.
Firenze S. M. N.	Fr.
Firenze Campo di Marte	Fr. M.
Foggia (Off.)	Fg. O.
Foggia	Fg.
Foligno	Fl.
Gallarate	Gl. OE.
Genova P. B.	G. B.
Genova P. P.	G. P.
Genova S. B	G. S B.
Lecce	Le.
Lecco	Lo.
Livorno	Lv.
Lucca (Off.)	Lc. O.
Luino	Ln.
Mantova	Mv.
Messina (Off.)	Mn. O.
Messina	Mn.
Mestre	Ms.
Milano Centrale	M. C.
Milano Porta Romana	M. P. R.
Milano Porta Sempione	M. P. S.
Milano Scalo Farini	M. F.
Modane	Md.
Mortara	Mt.
Napoli (Off.)	Np. O.

LOCALITA'	SIGLA
Napoli Granili (Off.)	Np. G. O.
Napoli	Np.
Novara	Nr.
Novi	Nv.
Padova	Pd.
Palermo (Off.)	Pal. O.
Palermo	Pal.
Paola	P.
Parma	Pm.
Pavia	Pv.
Piacenza	Pc.
Pisa	Ps.
Pistoia	Pt.
Porto Empedocle	P. Emp.
Reggio Calabria	R. C.
Rimini (Off.)	Rm. O.
Rimini	Rm.
Rivarolo (Off.)	
Roma - Porta Maggiore	R. P. M.
Roma - Trastevere (Off.)	R. Tv. O.
Roma Termini	R. T.
Salerno	Sa.
Sampierdarena	Spd.
S. Giuseppe di Cairo	S. G.
Savona Letimbro	Sv. L.
Siena (Off.)	S. O.
Siena	S.
Spezia	Sz.
Sulmona	Sm.
Taranto (Off.)	Tt. O.

LOCALITA'	SIGLA
Taranto	Tt.
Torino (Off.)	T. O.
Torino Porta Nuova	T. P. N.
Torino Smistamento	T. Smt.
Torre Annunziata	T. An.
Treviso	Tr.
Udine	Ud.
Venezia	Vn.
Ventimiglia	Vtm.
Verona (Off.)	Vr. O.
Verona	Vr.
Vicenza (Off.)	Vc. O.
Voghera	Vog.

OFFICINE PRIVATE

nelle quali vengono eseguite riparazioni ai veicoli.

OFFICINE	SIGLA
COMPARTIMENTO DI TORINO.	
Officine già Fratelli Diatto - Torino.	T. (Di.)
Società Anonima Bauchiero - Condove.	T. (Ba.)
Officine Meccaniche - Carmagnola.	T. (Cr.)
Officine Meccaniche - Pinerolo.	T. (Mp.)
A. Magliola e Figli - Santhià.	T. (Ma.)
Società Nazionale delle Officine di Savigliano.	T. (OSg.)
Società Cooperativa Costruzioni Meccaniche di Torrazza.	T. (Tz.)
COMPARTIMENTO DI GENOVA.	
Attilio Bagnara - Sestri Ponente.	G. (Bg.)
Officine di Finalmarina	G. (Fi.)
Piaggio & C. - Sestri Ponente.	G. (Pg.)
COMPARTIMENTO DI MILANO.	
Officine Meccaniche - Milano.	M. (Mc.)
Officine Elettro-Ferroviarie - Milano.	M. (Ef.)
Società Italiana Ernesto Breda - Milano.	M. (Br.)
« Fervet » - Bergamo.	M. (FBg.)
Officine Metallurgiche Togni - Brescia.	M. (Tg.)
Officine Meccaniche Lodigiane - Lodi.	M. (Ld.)
Compagnia Internazionale delle carrozze con letti - Officine di Greco Milanese (1).	M. (WL.)
Società Italiana Carminati, Toselli & C. - Milano.	M. (Ca.)
COMPARTIMENTO DI VENEZIA.	
« Fervet » - Castelfranco Veneto.	V. (FCf.)

1) Non ripara che veicoli propri.

OFFICINE	SIGLA
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA.	
Officine Meccaniche Piacentine - Piacenza.	Bl. (Pc.)
Officine Meccaniche Reggiane - Reggio Emilia.	Bl. (Rg.)
« Fervet » Bologna.	Bl. (FBL.)
COMPARTIMENTO DI FIRENZE.	
Società Anonima San Giorgio - Pistoia.	F. (SG.)
Costruzioni Ferroviarie e Meccaniche - Arezzo.	F. (Az.)
COMPARTIMENTO DI ROMA.	
Officine Meccaniche (già A. Tabanelli) - Roma.	R. (Ta.)
COMPARTIMENTO DI NAPOLI.	
Officine Napoletane per materiale ferroviario e tramviario - Napoli.	N. (Np.)
M. Cattori & C. - Castellammare di Stabia.	N. (Ca.)
Catello Coppola - Castellammare di Stabia.	N. (Cpl.)

Circolare N. 120. (C. M.).

Limitazione dei trasporti per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270 e Circolare N. 115-1914).

A seguito delle comunicazioni fatte con le Circolari N. 76, 83, 88, 93, 99, 102, 104, 105, 112 e 115 - 1914 e come da indirizzo sesto M 5-12-6985 del 7 dicembre c. a. s'informa che è stata vietata l'esportazione delle calzature di pelle di ogni tipo.

Conseguentemente non dovanno più accettarsi trasporti di tale merce per l'estero e quelli in corso dovranno essere messi a disposizione dei mittenti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore Generale

R. BIANCHI.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e dei delegati di categoria.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
3ª	Delegato supplente	**Guiducci** Adolfo - Sotto ispettore - 6° Rip. Isp. Ancona.	**Guiducci** Adolfo - Sotto Ispettore - Uff. Div. Mov. Ancona.
7ª	Rappresentante	**Fanti** Ferdinando - Aiut. appl. - Uff. Contr. Pr. Ancona.	**Fanti** Ferdinando - Aiut. appl. Uff. Contr. Pr. Torino.
9ª	Delegato	**Gatti** Pietro - Manovale - Div. Traz. Genova.	**Reduce dalle armi, riprende le funzioni di Delegato.**
14ª	Delegato supplente	**Modica** Antonino - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Palermo.	**16.9.914. Collocato fuori ruolo per servizio in Libia.**
15ª	Delegato	**Angelone** Francesco - Guardiano Sez. Lavori Napoli C.	**Angelone** Francesco - Capo sq. cant. - Sez. Lav. Napoli C.
16ª	id.	**Porcellana** Luigi - Cantoniere - Sez. Lav. Genova C.	**Porcellana** Luigi - Cant. - Sez. Lav. Asti.
17ª	Id.	**Natalini** Fernando - Capo dep. di 3° gr. - Dep. loc. Sulmona.	**Natalini** Fernando - Capo Dep. di 3° grado - Dep. loc. Livorno.
18ª	Id.	**Zoli** Giuseppe - Macchinista T. E. - Dep. loc. Pontedecimo.	**Zoli** Giuseppe - Macchinista - T. E. Depos. loc. Campasso.
19ª	Id.	**Ripepi** Antonino - Fuochista - Dep. Loc. Catanzaro.	**Ripepi** Antonino - Macchinista Dep. loc. Catanzaro.
19ª	Delegato supplente	**Bernini** Torquato - Macchinista - Dep. loc. Reggio C.	**Bernini** Torquato - Macchinista - Dep. loc. Paola.
23ª	Delegato	**De Palma** Michele - Manovale - Dep. loc. Taranto.	**1.1.915. Esonerato.**
23ª	Delegato supplente	**Placanica** Nicola - Manovale - Dep. loc. Sapri.	**Placanica** Nicola - Manovale Dep. loc. Reggio C.

Categoria	CARICA	INDICAZIONI già portate sui Bollettini	*VARIAZIONI*
26ª	Delegato supplente	**Tranfo** Saverio - Capo staz. princ. - Staz. Salerno.	**16.10.914. Morto.**
27ª	Delegato	**Gheri** Gabriello - Capo staz. di 2° grado - Staz. S. Severo.	**Gheri** Gabriello - Capo staz. di 2° grado - Staz. Ancona C.
29ª	Id.	**Muscolino** dott. Antonino - Capo gest. di 1° gr. - Staz. Catania Acquicella.	**Muscolino** dott. Antonino - Capo gest. di 1° gr. - Staz. Piacenza.
33ª	Delegato supplente	**Marrazzo** Beniamino - Guardia di stazione - Staz. Reggio Calabria.	**1.1.915. Esonerato.**
34ª	Delegato	**Di Palma** Francesco - Capo sq. deviatori - Staz. Roma Term.	**Di Palma** Francesco - Capo sq. deviatori - Staz. Portonaccio.
34ª	Delegato supplente	**Alecci** Pasquale - Deviatore - Staz. Sibari.	**Alecci** Pasquale - Deviatore - Staz. Rosarno.
34ª	Id.	**Gozzoli** Primitivo - Deviatore - Staz. Lecco.	**Gozzoli** Primitivo - Deviatore - Staz. Iselle.
35ª	Id.	**Odoardi** Antonio - Manovratore - Staz. Foligno.	**Odoardi** Antonio - Capo sq. manovr. - Staz. Foligno.
36ª	Delegato	**Cirrincione** Michele - Manovale - Staz. Palermo P. V.	**Cirrincione** Michele - Frenatore - Staz. Palermo P. V.
36ª	Delegato supplente	**Dellerba** Giuseppe - Manovale - Staz. Albenga.	**Dellerba** Giuseppe - Manovale - Staz. Sampierdarena.
38ª	Delegato	**Baronio** Giuseppe - Capo cond. - P. V. Roma Termini.	**Baronio** Giuseppe - Capo cond. P. V. Milano.
39ª	Delegato supplente	**Bisogni** Sesto - Guardafreno - P. V. Genova.	**Bisogni** Sesto - Guardafreno - P. V. Sampierdarena.
40ª	Delegato	**Mastrodomenico** Vito - Capo tec. di 2° grado - Off. loc. Foggia.	**Mastrodomenico** Vito - Capo tec. di 2° gr. - Rip. Coll. loc. Napoli. (Servizio Trazione).
41ª	Id.	**Alessandrelli** Alfredo - Sotto capo sq. operai - 1° Reparto teleg. Ancona.	**Alessandrelli** Alfredo - Capo sq. operai - 1° Rep. teleg. Ancona.
41ª	Rappresentante supplente	**Masotti** Riccardo - Capo sq. operai - Off. loc. Rimini.	**Masotti** Riccardo - Capo sq. operai - Off. loc. Verona.

Anno VII - N. 53

31 dicembre 1914

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma dicembre 1914 — Tip. Editrice Nazionale - C-89

Parte terza. — Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata limitata*:

Per memoria.

In Appendice:

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

Per memoria.

LEGGE 20 *dicembre* 1914, *n.* 1384, *recante la proroga fino al* 30 *giugno* 1916 *dei provvedimenti tributari applicati con decreti Reali in base alla legge* 19 *luglio* 1914, *n.* 694 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È prorogata fino al 30 giugno 1916 l'autorizzazione ad applicare le tasse ed i diritti stabiliti dai decreti sotto indicati emessi in base alla legge 19 luglio 1914, n. 694, (allegati 1-11):

1. Decreto Reale 27 settembre 1914, n. 1042, sulle tasse di successione e donazione;

2. Decreto Reale 15 ottobre 1914, n. 1128, concernente l'addizionale del 5 per cento alle imposte dirette;

3. Decreto Reale 22 ottobre 1914, n. 1152, relativo alle tasse di bollo;

4. Decreto Reale 22 ottobre 1914, n. 1153, riguardante le vetture automobili, i motocicli e gli autoscafi;

5. Decreto Reale 22 ottobre 1914, n. 1154, concernente le tasse per le concessioni governative e gli atti e provvedimenti amministrativi;

6. Decreto Reale 22 ottobre 1914, n. 1155, relativo all'addizionale del 5 per cento alle tasse sugli affari;

(1) Pubblicata nella «Gazzetta ufficiale» n. 306 del 23 dicembre 1914.

7. Decreto Reale 12 novembre 1914, n. 1233, riguardante le tasse di bollo sui biglietti d'ingresso ai cinematografi;

8. Decreto Reale 15 novembre 1914, n. 1259, riflettente le speciali tasse di bollo sulle sentenze definitive in materia civile e commerciale e sugli atti di volontaria ed onoraria giurisdizione;

9. Decreto Reale 15 novembre 1914, n. 1260, concernente l'aumento delle tasse sulle cambiali;

10. Decreto Reale 15 novembre 1914, n. 1290, concernente le tasse governative per la legalizzazione delle firme e la classificazione dei teatri;

11. Decreto Reale 22 novembre 1914, n. 1289, portante il riordinamento del diritto di statistica.

I ruoli speciali che saranno pubblicati nel gennaio 1915 per la riscossione dell'addizionale applicata pel primo semestre dell'anno 1915 alle tre imposte dirette (terreni, fabbricati e ricchezza mobile) in forza del R. decreto 15 ottobre 1914, n. 1128, valgono anche come titolo esecutivo per la riscossione della tassa addizionale da applicarsi pel secondo semestre dell'anno stesso sulle imposte predette comprese nei ruoli in parola.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 dicembre 1914.

VITTORIO EMANUELE.

Daneo — Carcano.

Visto, *Il guardasigilli*: Orlando.

Ordine di Servizio N. 409. (C.).

Istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 329-1914).

Nell'istruzione per l'eseguimento dei trasporti merci da o per l'estero (Servizio internazionale) - edizione 1° gennaio 1913 - saranno da apportarsi le sottoindicate modificazioni ed aggiunte:

Negli allegati I e II (modello della lettera di vettura a grande e piccola velocità) riportare nello spazio XIII l'indicazione della pagina 41 che ora figura inscritta nello spazio XI, dal quale pertanto deve essere tolta.

Il riferimento « vedi pag. 30 e 31 » che figura nello spazio XXIV dei detti allegati I e II deve essere annullato.

Il penultimo capoverso, che nell'allegato II bis (*Indicazioni da esporsi negli spazi della lettera di vettura*) figura esposto di contro allo spazio XI, deve essere annullato e riportato invece, come secondo capoverso, di contro allo spazio XIII.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 410. (M.).

Cambiamento di nome della stazione di Acquaviva Platani.

A datare dal 1° gennaio 1915, la stazione di Acquaviva Platani, della linea Roccapalumba-Porto Empedocle, assumerà la nuova denominazione di « Acquaviva Casteltermini ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche », si dovrà:

— a pag. 9 (edizione giugno 1914), depennare il nome della stazione di Acquaviva Platani con le relative indicazioni e inscri-

vere fra le stazioni di Acquatetta e Acquaviva delle Fonti il nome della stazione di Acquaviva Casteltermini con le indicazioni che risultavano per la stazione di Acquaviva Platani;

— a pag. 103, tabella 125 (edizione 1914) e a pag. 238 (edizione 1908), cambiare Acquaviva Platani in Acquaviva Casteltermini.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 411. (C.).

Tariffe merci internazionali. - Parte II-B.

(**Vedi Ordine di Servizio N. 387-1914**).

Con validità dal 1° dicembre 1914 è stato pubblicato un foglio di modificazioni ed aggiunte all' « elenco delle stazioni italiane e loro distanze dai transiti di confine », fascicolo 1° della suddetta parte II-B, il quale foglio contiene l'indicazione delle stazioni italiane che in servizio italo-germanico sono state ammesse anche pel transito di Iselle.

Con la stessa validità è stato pure pubblicato un foglio di modificazioni al volume dei prezzi applicabili alla percorrenza italiana, fascicolo 2° della parte II-B sopra indicata. Il detto foglio contiene i nuovi prezzi della via Iselle per le tariffe eccezionali applicabili in servizio italo-germanico.

Ognuno dei ripetuti fogli è posto in vendita nelle principali stazioni al prezzo di L. 0.05.

Con decorrenza dal 16 dicembre 1914, le distanze ed i nuovi prezzi portati dai predetti fascicoli 1° e 2°, vengono attuati anche in servizio italo-francese(con la P. L. M.).

In conseguenza, pel detto servizio, non dovrà più tenersi conto delle disposizioni transitorie di cui sub A) e B) al punto 30 dell'ordine di servizio N. 339-1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 412. (C).

Servizio cumulativo con la Società Veneta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 68-1911).

Dal 1° gennaio 1915, la sopratassa di transito pei trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria in servizio cumulativo con la Società Veneta, diretti o provenienti da Bologna S. Vitale ed in transito da Bologna (Stato), dovrà essere applicata nella misura seguente:

per ogni carro completo di merci, o da considerarsi come tale, fino a 10 tonnellate di merce caricata, come pure per qualsiasi spedizioni di bestiame a carro completo: L. 8,50 per carro;

per le spedizioni di merci non a carro completo, e per le eccedenze di carico oltre le 10 tonnellate pei trasporti a carro completo: L. 0,85 per tonnellata divisibile in 10 in 10 chilogrammi, col minimo di L. 0,60 per ogni spedizione non a carro completo.

Sono esenti da qualsiasi sopratassa le spedizioni di bestiame non a carro completo, di veicoli, di feretri, di numerario e di oggetti preziosi.

Il presente Ordine di servizio annulla e sostituisce quello numero 68-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 413. (C.).

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo tra gli agenti ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 234-1914).

Si avverte che la *Società anonima cooperativa di consumo fra agenti ferroviari* con sede in *Lecce* ha cessato il proprio esercizio.

Il nome della Società predetta deve, perciò, essere cancellato dall'elenco allegato A al regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra agenti ed operai ferroviari.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 414. (C.).

Servizio cumulativo con la società di navigazione sul lago d'Iseo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 85-1912).

Col 1° gennaio 1915 entrerà in vigore la 4ª appendice al regolamento-tariffa (edizione settembre 1896) per i trasporti sul lago d'Iseo.

La detta appendice sarà distribuita alle stazioni ed agli uffici interessati a cura dell'Ufficio di contabilità prodotti di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di Servizio N. 415 (S.).

Abbonamenti al bollettino ufficiale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 386-1908).

Gli avvocati delegati ferroviari possono ottenere l'abbonamento annuo al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato al prezzo ed alle condizioni stabilite per gli impiegati dell'Amministrazione.

Le Casse e le stazioni della rete sono autorizzate a ricevere per tale abbonamento il prezzo di lire quattro, dietro esibizione della lettera con la quale il richiedente veniva nominato avvocato delegato ferroviario.

Ordine di Servizio N. 416. (C.).

Trasporti di generi di privativa eseguiti per conto del Ministero delle finanze (Direzione generale delle Privative).

(Vedi Ordini di Servizio N. 135-1910, 185-1911 e 414-1913).

La convenzione stipulata col Ministero delle finanze (Direzione generale delle Privative) per l'eseguimento dei trasporti del monopolio del sale e dei tabacchi e dell'azienda del lotto, che va a scadere col giorno 31 dicembre 1914, è prorogata per altri sei mesi, cioè sino a tutto il 30 giugno 1915.

Per effetto delle disposizioni contenute nelle leggi 13 aprile 1911, n. 310, 19 giugno 1913, n. 641 e 23 luglio 1914, n. 742, relative ad aumenti di tariffe ferroviarie e per recenti accordi intervenuti colla detta Direzione, il punto 4 dell'Ordine di Servizio N. 135-1910 è sostituito dal seguente:

4. - Prezzi da applicarsi.

Ai trasporti di cui si tratta dovranno essere applicati, direttamente dalle stazioni, i seguenti prezzi, che comprendono anche le imposte erariali:

Grande velocità.

1° quelli della Concessione B per le merci indicate nella nomenclatura annessa alla Concessione stessa.

2° quelli delle normali tariffe per il pubblico per tutte le altre merci non indicate nell'anzidetta convenzione.

Piccola velocità.

(*a vagone completo o no*)

1° pei sali L. 0,048 a tonnellata-chilometro;
2° pei tabacchi lavorati L. 0,067 a tonnellata-chilometro;
3° pei tabacchi grezzi L. 0,065 a tonnellata-chilometro;
4° per i recipienti vuoti e tutte le altre merci del monopolio dei sali e tabacchi, siano o no compresi nella nomenclatura della P. V. della concessione speciale B, L. 0,061 a tonnellata-chilometro.

A nessuno dei prezzi suddetti, relativi alla piccola velocità, è da aggiungersi l'aumento del 2 per cento di cui alla legge 23 luglio 1914, n. 742; al contrario saranno da aggiungere:

5° la sopratassa di stazione di L. 0.10 per tonnellata, col minimo di centesimi 5 per spedizione;

6° la sopratassa per i trasporti a vagone completo, percorrenti non oltre i 26 chilometri sulle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato, di cui l'art. 68 *bis* delle tariffe;

7° il diritto fisso di L. 1,0815 a tonnellata, salva la eccezione di cui al seguente articolo 6 per le spedizioni a P. V. di sale a carro completo o da considerarsi come tale;

8° l'aumento del 6 per mille su tutte le tasse, le sopratasse, il diritto fisso ed i diritti accessori.

Per i trasporti in servizio cumulativo la misura delle sopratasse di cui sub 5) e 6) è ridotta della metà, col minimo di 5 centesimi.

Ai soli effetti dell'applicazione della sopratassa di cui sub 6) si considerano a carro completo i trasporti di merce alla rinfusa qualunque ne sia il peso e quegli altri il cui peso uguagli la portata del carro domandato, oppure che, anche non raggiungendo tale portata, occupino lo spazio del carro coperto od il carico raggiunga i limiti determinati dalla sagoma se il carro è scoperto.

In quanto non sia diversamente stabilito col presente Ordine di Servizio, sono pure applicabili ai trasporti in questione tutte le condizioni e norme, nonchè le tasse accessorie in vigore pei trasporti regolati dalla Concessione speciale B.

Per quanto riguarda la distanza tassabile, si dovranno osservare le norme prescritte per la tassazione dei trasporti ordinari.

Per la esatta applicazione dei prezzi suindicati, ed agli effetti della liquidazione degli indennizzi, si considerano:

a) *come tabacchi lavorati, quelli perfezionati, da perfezionarsi o ritirati dalla vendita, condizionati in pacchi o in scatole e spediti in casse o cassette; quali i tabacchi da fiuto, i sigari, le spagnolette, i trinciati comprese le spuntature di sigari destinate alla vendita; ed altresì i prodotti secondari, cioè, la polvere insetticida condizionata e spedita in sacchetti, e l'estratto di tabacco condizionato in barattoli di latta o stagnoni e spedito in casse;*

b) *come tabacchi greggi, quelli in foglia e in farina, le costole e i ritagli di foglia, le spuntature ed i sughi di tabacco non ancora condizionati per la vendita, gli altri avanzi della lavorazione; in genere tutti quelli non enumerati nel precedente comma a), spediti in botti, barili, balle, sacchi e sacconi, e in particolae i campioni di foglia spediti in casse.*

Gli eventuali errori di tassazione saranno rettificati dagli Uffici di controllo seguendo i procedimenti in vigore per tutti gli altri trasporti.

L'Amministrazione delle Privative è stata eccezionalmente esonerata dal corredare coi prescritti documenti i suoi reclami sui quali però dovranno essere chiaramente indicati tutti gli estremi

delle spedizioni per mettere in grado gli uffici di controllo di rintracciare i relativi documenti di trasporto.

Colla circostanza avvertesi, anche, che, per accordi intervenuti fra la Direzione generale delle Privative e le Ferrovie Secondarie Romane, il sale caricato o scaricato nelle stazioni di dette ferrovie, a cura ed a spese dell'Amministrazione del monopolio, gode della riduzione di centesimi 25 a tonnellata di cui al su citato punto 6 del ripetuto Ordine di servizio n. 135-1910.

TASSE DI SOSTA MATURATESI SU TRASPORTI DI SALE A P. V. A VAGONE COMPLETO O DA CONSIDERARSI TALE.

Dal 1° gennaio 1915 le tasse di sosta per i carri di sale a P. V. a vagone completo o da considerarsi tale, verranno applicate e riscosse nei modi regolamentari come per tutti gli altri trasporti ordinari, cessando col giorno 31 dicembre 1914, la concessione accordata al Ministero delle finanze (Direzione generale delle Privative) di non pagare tali tasse all'atto dello svincolo.

È fatta eccezione per alcune stazioni alle quali verranno impartite, direttamente dalle Divisioni Movimento competenti, norme speciali per l'applicazione delle tasse medesime.

Rimane pertanto abrogato il punto 7 dell'Ordine di servizio n. 135-1910, modificato con l'altro N. 185-1911.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 125. (M. T.).

Compilazione del bollettino di trazione (mod. T-306).

È stato rilevato che, quando la locomotiva di un treno prosegue isolata per la sua destinazione dopo avere lasciato tutto il materiale del treno in una data località, nessuna annotazione viene praticata sul bollettino di trazione mod. T-306, di modo che per tutto il percorso la locomotiva figura di aver viaggiato come titolare del treno, mentre per un tratto viaggiò isolata.

Ad eliminare le inesattezze che da ciò derivano nella compilazione della statistica delle percorrenze, i Capi treno dovranno in questi casi indicare sul bollettino di trazione (quadro H, colonne da 9 a 12) al posto dei dati relativi ai veicoli ed alle tonnellate ed in corrispondenza del percorso di cui si tratta: « Locomotiva isolata ».

Analoga annotazione dovrà essere praticata nel caso in cui la locomotiva si rechi isolata da una ad altra località per prestare servizio ad un treno.

In una prossima ristampa del bollettino di trazione sarà fatta inserire in calce al quadro H analoga nota spiegativa.

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 13, 32, 35, 36 *e* 37.

Il Direttore generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 181R (C.).

Congresso nazionale della società della gioventù cattolica italiana in Roma.

Pei viaggi dei partecipanti al Congresso sovraindicato è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla Concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli ai partecipanti che nell'andata o nel ritorno o in entrambi i viaggi intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

I partecipanti al Congresso saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

Andata: dal 1° al 5 gennaio 1915.

Ritorno: dal 3 al 10 gennaio 1915.

Per tutto quanto riguarda l'applicazione della concessione valgono le norme di cui alle circolari N. 70R e 100R-1913.

Circolare N. 182R (C.).

Congresso trottistico italiano in Roma.

Per i viaggi dei partecipanti al Congresso sopra indicato, devono essere accordati i ribassi previsti dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni della medesima stabilite, nei seguenti periodi di tempo.

Andata: dal 1° al 7 gennaio 1915.

Ritorno: dal 6 al 15 gennaio 1915.

Il Direttore generale

R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

Circolare N. 183R (C.).

Esposizione internazionale di S. Francisco di California.

In occassione dell'Esposizione internazionale che si aprirà a S. Francisco di California il 20 febbraio 1915, sono accordate le seguenti facilitazioni con decorrenza dalla data della presente circolare.

PER I VIAGGIATORI.

Pei viaggi fino alle stazioni di confine internazionale ed ai porti d'imbarco e viceversa dei partecipanti all'Esposizione sovraindicata è stata accordata l'applicazione dei ribassi portati dalla concessione speciale I sotto l'osservanza delle norme e condizioni relative.

La concessione è altresì accordata per la traversata marittima fra Palermo e Napoli agli espositori e giurati che intendessero di avvalersene, nonchè per la traversata fra Golfo Aranci e Civitavecchia.

Gli espositori e giurati saranno muniti di una tessera di riconoscimento e di una richiesta valevole per l'acquisto del biglietto di andata e ritorno interamente ferroviario o valido per la via mista ferroviaria-marittima.

La concessione è eccezionalmente estesa agli addetti al R. Commissariato dell'Esposizione in Roma.

I termini di tempo per poter fruire dei ribassi sono stati fissati come appresso:

VIAGGI DEGLI ESPOSITORI E GIURATI.

Andata e Ritorno: dalla data della presente Circolare al 31 Dicembre 1915.

Per quanto riguarda l'applicazione della Concessione ai viaggi degli espositori e giurati valgono le norme di cui alle Circolari N. 70R e 100R-1913.

PER LE MERCI.

Ogni spedizione dovrà essere destinata a Genova per l'imbarco ed oltre che dalla lettera di porto o nota di spedizione, dovrà essere accompagnata da una polizza che designi chiaramente la natura della merce, il peso, la qualità dell'imballaggio ed i contrassegni tutti di ciascun collo. Tale polizza verrà ritirata a Genova insieme al bollettino di consegna dal destinatario del trasporto, cioè dall'incaricato del ricevimento delle merci per conto del R. Commissariato Generale dell'Esposizione suddetta.

Le merci di ritorno saranno trasportate gratuitamente sulle linee delle Ferrovie dello Stato, alle seguenti condizioni:

1°) che i trasporti di andata — in affrancato — abbiano avuto luogo con lettera di porto o nota di spedizione, dalla quale risulti che vennero chiesti ed applicati i prezzi della tariffa generale interna italiana;

2°) che al documentò relativo ai trasporti di ritorno sia unito il bollettino di consegna che servì per l'andata, ed una dichiarazione del Commissariato Generale della Esposizione, attestante che gli oggetti ritornati figurarono nell'Esposizione stessa.

Non è ammesso che una spedizione di ritorno rifletta più spedizioni di andata, e quindi alla lettera di porto o nota di spedizione d'ogni trapsorto di ritorno dovrà esser unito un solo bollettino di consegna, cioè quello della relativa spedizione di andata;

3ª) che i trasporti di ritorno seguano la stessa via percorsa nell'andata; essi potranno essere effettuati a piccola od a grande velocità, ma in quest'ultimo modo nel solo caso che pure a grande velocità siano stati inoltrati nell'andata;

4°) che siano indirizzati alla stessa persona o ditta che figura mittente della spedizione di andata;

5°) che gli oggetti non siano spediti, nel ritorno, ad una stazione diversa da quella di partenza;

6°) che i diritti accessori di ogni specie, quelli di commissione e facchinaggio per le operazioni doganali, nonchè la tassa di trasporto sui laghi o sui tratti di linee non esercitati dalle Ferrovie di Stato e non concedenti facilitazioni, siano pagati integralmente;

7°) che qualora gli oggetti rispediti fossero in quantità inferiore a quella della spedizione di andata, questa circostanza sia giustificata nel certificato del Commissariato Generale dell'Esposizione, il quale dovrà dichiarare che la parte mancante fu venduta dall'espositore;

8° La concessione del ritorno gratuito è accordata anche per gli oggetti non accettati alla Mostra, sempre che la rifiutata ammissione risulti da annotazione del Presidente del Commissariato Generale sul prescritto documento.

Per norma delle Stazioni, si fa inoltre presente quanto segue:

I documenti (bollettino di consegna dell'andata e certificato) dovranno accompagnare le spedizioni di ritorno e non dovranno essere consegnati alle parti, ma insieme al documento di trasporto della spedizione di ritorno verranno inviati al competente Controllo dalla Stazione destinataria dello stesso trasporto di ritorno, se questa appartiene alle Ferrovie dello Stato, o dalla Stazione di transito colle Ferrovie secondarie, coi laghi, tramvie, ecc., se la stazione destinataria appartiene a queste ultime.

Sull'esemplare della lettera di porto o nota di spedizione spettante alle Ferrovie secondarie, laghi, ecc., concedenti facilitazioni, la stazione di transito dovrà esporre la seguente annotazione:

« Il bollettino di consegna della spedizione di andata e il Certificato del Commissariato Generale della Esposizione sono stati inviati al Controllo delle Ferrovie di Stato ».

Il termine di tempo per godere del ritorno gratuito dei trasporti resta fissato, come per gli espositori e giurati, al 31 Dicembre 1915.

Il Direttore generale
R. BIANCHI

Roma, 1914 — Tip. Editrice Nazionale — C. 80

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 382. (Bollettino Ufficiale N. 49). — Modificare rispettivamente in 1.39, 0.64 i prezzi esposti per le relazioni: Cavazzale-Chiasso a Cavazzale-Peri.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4.00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti e per i privati	» 8.00
Numeri isolati, in vendita presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio Segretariato - Ufficio rivendita libri e giornali)	» 0.50

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri arretrati dell'annata.

La spedizione del Bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Segretariato (Ufficio Bollettino) ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.